



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# **Bilfritt boende – vägen framåt för en hållbar mobilitet?**

En fallstudie av Cykelhuset Ohboy

Filip Arnehed

**Titel:** Bilfritt boende – vägen framåt för en hållbar mobilitet? En fallstudie av Cykelhuset Ohboy  
**Title:** Car free housing - a way towards sustainable mobility? A case study of Cykelhuset Ohboy

**Författare:** Filip Arnehed

**Handledare:** Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering & förvaltning

**Examinator:** Eva Kristensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering & förvaltning

**Biträdande examinator:** Kristin Wegren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering & förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

**Kurskod:** EX0859

**Utbildning:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2019

**Elektronisk publicering:** <https://stud.epsilon.slu.se>

**Upphovsrätt figurer och bilder:** Filip Arnehed, om inte annat anges

**Nyckelord:** Bilfritt boende, bilfri utveckling, parkering, parkeringsnormer, parkeringstal, bilpool, hållbar stadsutveckling

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

# Sammanfattning

Syftet med denna uppsats är att bidra till ökad kunskap om bilfritt boende som verktyg för hållbar mobilitet. Ett av de främsta verktyg som kommuner har för att styra mot en minskad andel bilresor är just parkering. Under de senaste åren har allt fler kommuner börjat använda sig av flexibla parkeringsnormer som möjliggör för reducerade eller slopade parkeringskrav vid bostadsbyggande. I dagsläget finns det dock en bristande kunskap om planeringsförutsättningarna för en sådan praktik samt om vilka effekterna blir av att uppföra bostäder med få eller inga parkeringsplatser. Utifrån denna kunskapsbrist finns ett behov av att följa upp genomförda bostadsprojekt. Här studeras Cykelhuset Ohboy som är ett pilotprojekt för bilfritt boende där exploatören har tillåtits att bygga helt utan parkering i utbyte mot mobilitetsinsatser.

Utifrån en enkät- och intervjustudie med de boende i Ohboy framhålls hur frånvaro av parkering samt tillgång till mobilitetsinsatser utgör en stödjande struktur för hållbara mobilitetsval. Genom intervjuer med Malmö Stad och exploatören Hauschild+Siegel studeras även planeringsprocessen bakom detta pilotprojekt. Utifrån en analys av planeringsprocessen konstateras att trots att såväl kommuner som exploatörer har drivkrafter för sänkta parkeringstal så förutsätter uppförandet av specifikt bilfria boenden ett avsteg från nuvarande planeringspraktik. En slutsats som dras är därmed att det behövs en förändring på policynivå för att fler bilfria boenden ska möjliggöras framöver. Samtidigt som uppsatsen understryker att det finns ett fortsatt behov av vidare forskning så framhålls utifrån studien att bilfritt boende är en väg framåt för hållbar mobilitet. Det bilfria boende-konceptet utgör nämligen en stödjande struktur för minskad bilism, och genom projekt likt Ohboy utmanas dessutom de planeringsprocesser som fortsätter att reproducera bilens ohållbara plats i staden.

# Abstract

The aim of this thesis is to contribute to the knowledge about car free housing as a tool for sustainable mobility. When it comes to reducing the share of car journeys in the urban environment one of the main tools for local authorities to use is parking. In recent years, an increasing number of cities have begun to introduce flexible parking standards that enable a reduction of the parking requirements in housing developments. At present, however, there is a lack of knowledge both regarding the planning conditions for such a practice and regarding the outcome of housing development where few or no parking lots have been built. Based on this lack of knowledge, there is a need to follow up completed housing projects. In this thesis a case study is being conducted of Cykelhuset Ohboy, a pilot project for car free housing. In this project the developer has been allowed to build completely without car parking in exchange for mobility actions.

Based on a questionnaire and interviews with the residents of Ohboy, it is emphasized how the absence of car parking and access to mobility actions together constitute a supporting structure for sustainable mobility choices. Based on interviews with Malmö Stad and the developer Hauschild+Siegel, the planning process behind this pilot project is also studied. From an analysis of the planning process it is stated that, even though both local authorities and developers have an interest in reduced parking requirements, the development of car free housing requires a departure from the current planning practice. From this, the conclusion is drawn that a change is needed at the policy level to create a planning process that enables the development of more car free housing projects in the future. While this thesis stresses that there is need for further research, the study also emphasizes that car free housing is a way forward for sustainable mobility. Seeing as the concept of car free housing is a supportive structure for reduced car dependency, and projects like Ohboy challenge the planning processes that otherwise continue to reproduce the car's unsustainable space in the city.

# Förord

Med detta examensarbete sätter jag punkt för min masterutbildning i *Hållbar stadsutveckling* vid SLU Alnarp. Genom utbildningen har jag fått upp ögonen för hur vår dagliga transporter har betydelse för såväl de globala hållbarhetsutmaningarna som för våra städers utformning – en insikt som också har lett fram till denna uppsats. Sedan tidigare har jag en kandidatexamen i Samhällsplanering och uppsatsens ämne *bilfritt boende* behandlas just som en skärningspunkt mellan planering och hållbar utveckling.

Uppsatsen hade inte varit möjlig att genomföra utan alla de personer som tagit sig tid att svara på enkäten och ställa upp på intervjuer – ett stort tack till er! Jag vill också tacka de personer vid Hauschild+Siegel som varit behjälpliga med enkäten. Arbetet med denna uppsats har varit väldigt lärorikt, något som min handledare Helena Mellqvist vid SLU samt Christina Lindkvist Scholten vid K2 har en stor del i - ett särskilt stort tack till er för värdefull vägledning! Sist men inte minst, tack till Maria för bästa tänkbara stöd längs vägen.

*Filip Arnehed*  
2019-01-15

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>2</b>
1.1	Introduktion .....	2
1.2	Syfte, mål och frågeställning .....	3
1.3	Inriktning och avgränsningar.....	3
1.4	Disposition .....	4
1.5	Bakgrund och begreppsförklaring .....	4
1.5.1	Parkeringsplanering - bilen som norm inom stadsutveckling.....	4
1.5.2	Flexibla parkeringstal och bilfritt boende.....	5
1.5.3	Ohboy - introduktion till uppsatsens fallstudie .....	6
<b>2</b>	<b>Metod .....</b>	<b>9</b>
2.1	Arbetsgång .....	9
2.2	Fallstudie och metodval .....	9
2.2.1	Enkätstudie.....	10
2.2.2	Intervjuer.....	11
2.2.3	Dokumentstudie .....	12
2.3	Litteraturstudie.....	12
<b>3</b>	<b>Teori.....</b>	<b>13</b>
3.1	Planeringsteori - forskning om styrning .....	13
3.1.1	Bärande idéer inom planering.....	13
3.1.2	Konflikter inom planering .....	14
3.1.3	Planeringens legitimitet.....	14
3.2	Tidigare forskning om bilfritt boende som verktyg för hållbar stadsutveckling .....	15
3.2.1	Kunskapsfält.....	15
3.2.2	Studier av projekt med låga p-tal .....	16
3.2.3	Drivkrafter bakom projekt med låga p-tal.....	17
<b>4</b>	<b>Fallbeskrivning av Ohboy - process och utfall.....</b>	<b>18</b>
4.1	Processen bakom Ohboy .....	18
4.1.1	Ohboys framväxt - från konceptförslag till bygglov.....	18
4.1.2	Exploatörens drivkrafter .....	19
4.1.3	Kommunens drivkrafter.....	20
4.2	Utfall av Ohboy och de boendes uppfattningar .....	22
4.2.1	De boende i Ohboy.....	22
4.2.2	Mobilitet och insatser.....	24
<b>5</b>	<b>Analys och diskussion.....</b>	<b>31</b>
5.1	Förutsättningar för bilfritt boende - processen bakom Ohboy .....	31
5.1.1	Normativ legitimitet - en förutsättning för bilfritt boende?.....	31
5.1.2	Bilfritt boende - del av den bärande idén?.....	32
5.1.3	Bilfritt boende - hållbart för vem?.....	33
5.2	Hållbar mobilitet - de boendes behov och beteende .....	35
5.2.1	Mobilitetsbehov och biläggande .....	35
5.2.2	Hållbar mobilitet - beteendeförändring eller vanebeteende? .....	36
5.3	Bilfritt boende - vägen framåt för en hållbar mobilitet .....	38
5.3.1	Föreställningar om hållbart resande - minskad privatbilism .....	38
5.3.2	Förutsättningar och framtid för det bilfria boendet .....	40
<b>6</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>43</b>
6.1	Slutsatser utifrån fallstudien av Ohboy .....	43
6.2	Förslag på vidare forskning.....	44
	<b>Referenser .....</b>	<b>45</b>
	<b>Bilagor.....</b>	<b>50</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Introduktion

*“Om vi menar allvar med målet om att resandet med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka på bekostnad av resandet med bil behöver vi aktivt välja andra vägar än de som har tagit oss dit vi är idag”*  
(Norell Bergendahl 2018, 36).

Det kan tyckas självklart att vi behöver förflytta oss när vi ska till arbetet, till affären eller hem igen. Men hur vi löser dessa vardagliga mobilitetsbehov har direkt betydelse för såväl de globala klimatförändringarna som för vår egen hälsa och städers utveckling. I takt med privatbilismens utbredning har vår mobilitet förändrats i grunden och våra städer har kommit att utformas för bilen som det dominerande transportmedel (Wahl och Jonsson 2008). För många människor idag är tillgång till bil helt avgörande för vardagens mobilitet. Men samtidigt som bilen för många är en möjlighet till mobilitet så följer allvarliga problem i bilens hjulspår på såväl lokal som global nivå.

På lokal nivå handlar dessa negativa konsekvenser bland annat om luftföroreningar, buller, minskad fysisk aktivitet samt en ytkrävande och kostsam infrastruktur. Utifrån den fortsatta urbaniseringstrenden där 70 procent av världens befolkning beräknas på i städer år 2050 framstår bilens ytbehov som ett växande problem (Schiller et al 2017). På global nivå är en accelererande växthuseffekt den allvarligaste konsekvensen av ett bilberoende samhälle (Schiller et al 2017). I december 2018 hölls FN:s klimatmöte i Katowice och än en gång fastslogs att läget är akut. Om Parisavtalets mål om endast 1,5 grads uppvärmning ska uppnås måste en utsläppsminskning ske omedelbart inom samtliga utsläppsområden (FN 2018 a). Teknikutveckling inom transportsektorn kan utgöra ett viktigt bidrag med det kommer inte att kunna lösa alla bilismens problem, varken ur ett klimatperspektiv eller gällande ytbehov, stadsmiljö och hälsa. En överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik, cykel och andra mobilitetslösningar är därmed en absolut nödvändighet om ett hållbart transportsystem ska uppnås (SOU 2013:84, Schiller et al 2017). För att nå klimatmålen räknar Trafikverket med att biltrafiken i de svenska storstäderna behöver minska med hela 30 procent till och med år 2030 jämfört med 2010 års nivå (Trafikverket 2016).

Städer spelar en avgörande roll i arbetet för ett hållbart transportsystem (FN 2018 b) och en faktor i den urbana kontexten som har erkänt stor påverkan på vårt mobilitetsbeteende är bilparkering (McCahill och Garrick 2014). Planering och reglering av parkering är därmed ett av de främsta verktygen som kommunal stadspanering har att tillgå för att styra vårt mobilitetsbeteende i en mer hållbar riktning (Boverket 2017). Internationellt finns exempel på hela bostadsområden som har planerats med låg bilanvändning och få parkeringsplatser som grund (Foletta och Field 2011). Den typen av stadsutveckling har ännu inte etablerats i Sverige. Men i viss utsträckning så har det konventionella bostadsbyggandet, som uppmuntrar till privat bilägande genom lättillgängliga och subventionerade parkeringslösningar, börjat ifrågasättas. Som exempel kan nämnas att ett flertal kommuner har börjat använda så kallade flexibla parkeringsnormer för att styra mot en mer effektiv markanvändning och en minskad bilism (SKL 2013, Boverket 2018).

Genom flexibla parkeringsnormer kan exploatörer vid bostadsbyggande tillåtas bygga färre parkeringsplatser än vad kommunen traditionellt kräver. Detta förutsatt att exploatören istället för parkering tillför olika mobilitetsinsatser, exempelvis att de boende ges medlemskap i bilpool (SKL 2013). Ett fåtal pilotprojekt har även initierats för så kallat *bilfritt boende* där exploatören har tillåtits att bygga helt utan parkeringsplatser i utbyte mot omfattande mobilitetsinsatser. Ett sådant exempel är Cykelhuset Ohboy i Malmö som invigdes 2017. Huset är tänkt att möjliggöra ett modernt liv utan bil (Malmö Stad 2017a) och projektet har nominerats till ett antal priser för sitt hållbarhetsfokus (se exempelvis Arkitekten 2018 och Malmö Stad 2019). Teoretiskt sett finns det ett starkt stöd för att utveckla ett bostadsbyggande som bidrar till minskad bilism. Men i dagsläget finns det en osäkerhet hos kommuner och exploatörer kring den nya praktik som bilfritt boende representerar. Även inom forskningen finns det fortfarande en kunskapsbrist kring låga p-tal och mobilitetsinsatser - både gällande planeringens styrningsmöjligheter och gällande faktiskt utfall av genomförda projekt (Roth et al 2018, Hrelja et al 2016). Att utvärdera de få pilotprojekt som finns är därför av stor vikt för en ökad kunskap om denna nya praktik (Trafikverket 2013, Boverket 2018). Kanske är bilfritt boende en av de ”vägar” som aktivt behöver väljas för att en överflyttning från biltrafik till gång, cykel och kollektivtrafik ska förverkligas?

## 1.2 Syfte, mål och frågeställning

Syftet med denna uppsats är att bidra till ökad kunskap om bilfritt boende som verktyg för hållbar mobilitet. Utifrån nuvarande kunskapsbrist är uppsatsens mål att skapa en ökad förståelse för processen bakom innovativt bostadsbyggande för hållbar mobilitet samt att ta tillvara på brukarnas erfarenheter från genomförda projekt. Utifrån denna målsättning är följande övergripande frågeställning formulerad:

*Hur ser förutsättningarna ut för att genom nya planeringspraktiker utveckla ett bilfritt bostadsbyggande och hur motsvarar detta byggande föreställningar om hållbart resande?*

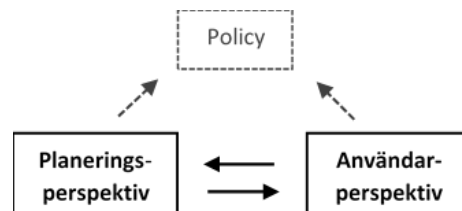
För att kunna besvara denna frågeställning används två fallspecifika delfrågor:

Delfråga 1: *Vad kännetecknar planeringsprocessen för Cykelhuset Ohboy?*

Delfråga 2: *Hur svarar Cykelhuset Ohboy mot de boendes mobilitetsbehov samt strävan efter en hållbar mobilitet?*

## 1.3 Inriktning och avgränsningar

Utifrån frågeställningarna framgår att uppsatsen avser att studera både planeringsförutsättningarna för att utveckla bilfria boenden (*planeringsperspektiv*) och det faktiska utfallet av ett genomfört pilotprojekt (*användarperspektiv*). Utfallet är direkt beroende av hur planeringen utformas och för framtida planeringsprocesser är det viktigt att få återkoppling från ett användarperspektiv. I uppsatsen kommer därför dessa två huvudperspektiv inte bara att behandlas var för sig utan i analys- och diskussionsavsnittet kommer perspektiven också att sättas i relation till varandra. Vidare är stadsutvecklingens planeringsprocesser och utfall på ett direkt sätt relaterade till det beslutsfattande och den styrning som sker på policynivå. I uppsatsen analys- och diskussionsavsnitt kopplas därför planerings- och användarperspektivet till policynivån i en diskussion om hur policyutveckling framöver kan användas för att möjliggöra för ett bostadsbyggande som bidrar till minskad bilism. Denna relation mellan uppsatsens planerings- och användarperspektiv samt kopplingen till policynivån illustrerat i Figur 1.



Figur 1. Illustration över uppsatsens inriktning på ett planeringsperspektiv och ett användarperspektiv.

Till följd av uppsatsen breda ansats med såväl ett planeringsperspektiv som ett användarperspektiv har vissa avgränsningar behövt göras. Uppsatsen är avgränsad till en svensk kontext och i första hand är det ett kommunalt perspektiv som behandlas. Användarperspektivet innebär inte, namnet till trots, att deltagande planering kommer att behandlas. Istället handlar detta perspektiv om att studera utfallet av ett bilfritt boende utifrån användarnas erfarenheter och uppfattningar.

I och med att syfte och frågeställningar utgår från begreppet *bilfritt boende* utgör en definition av detta begrepp en avgränsning för hela uppsatsen. Bilfritt boende syftar i denna uppsats på nybyggnadsprojekt där exploatören tillåts att uppföra flerbostadshus utan att tillföra bilparkering med motiveringen att de boende ska leva utan egen bil (definition baserat efter Trafikverket 2013). Utifrån denna definition fokuserar uppsatsen alltså på ett planeringsperspektiv där definitionen av Cykelhuset Ohboy som ett bilfritt boende inte har något att göra med huruvida de boende faktiskt lever utan egen bil. Definitionen tydliggör vidare att fokus ligger på enskilda bostadsprojekt vilket också innebär att uppsatsen är avgränsad till att *inte* behandla bilfria områden (se exempelvis Blank 2014 eller Melia 2014 för vidare begreppsdefinition).



När det gäller den första delfrågan om vad som *kännetecknar planeringsprocessen* är uppsatsen avgränsad till att behandla processen som föranledde slutgiltig bygglovsansökan. Den befintliga detaljplan som fanns när exploatören förvärvade marken behandlas inte som en del av planeringsprocessen. Själva byggprocessen för att uppföra huset eller husets miljöpåverkan i övrigt är inte heller av intresse för uppsatsens ansats. Ett krav från kommunens sida har varit att exploatören ska utvärdera Ohboy-projektet efter 2, 5 och 10 år (Hauschild+Siegel 2015). Denna uppsats gör inget anspråk på att skapa en sådan helomfattande utvärdering för exploatörens eller kommunens räkning. Istället är uppsatsen avgränsad till att endast belysa de delar som tagits upp i syfte, mål och frågeställningar.

## 1.4 Disposition

Inledningsvis har uppsatsens ämne, syfte och frågeställningar introducerats. För att sätta uppsatsen i ett vidare sammanhang ges i nästkommande avsnitt 1.5 en vidare bakgrundsbeskrivning. Därefter diskuteras uppsatsens tillvägagångssätt och metodval i avsnitt 2. Det planeringsteoretiska ramverk som används för att analysera uppsatsens frågeställningar presenteras sedan i avsnitt 3. I detta teoriavsnitt ges även en överblick över tidigare forskning. Avsnitt 4 behandlar sedan resultatet av den enkät och de intervjuer som genomförts för att kunna besvara de fallspecifika delfrågorna. Det fallspecifika material som presenteras i avsnitt 4 analyseras därefter i avsnitt 5 utifrån uppsatsens teoretiska ramverk. I avsnitt 6 diskuteras avslutningsvis uppsatsens slutsatser och förslag på vidare forskning ges.

## 1.5 Bakgrund och begreppsförklaring

För att sätta uppsatsens fallstudie och analys i ett sammanhang ges i detta avsnitt en kortare introduktion till parkeringsplanering utifrån en svensk kontext. Begrepp som är centrala för uppsatsens studieområde introduceras och en introduktion till Cykelhuset Ohboy ges.

### 1.5.1 Parkeringsplanering - bilen som norm inom stadsutveckling

En viktig del i bilsamhällets framväxt i Sverige har varit den stadsplanering som utvecklats sedan efterkrigstiden. Årtiondena efter andra världskriget skedde en omfattande urbanisering och i strävan efter att dra nytta av bilens möjligheter anpassades stadsplaneringen för en ökad bilism (Emanuel 2012). Ett viktigt planeringsverktyg i denna strävan har utgjorts av parkering (Lundin 2008). Den gamla stadsstrukturen var många gånger dåligt anpassad för bilens behov, exempelvis gällande parkeringsmöjligheter (Hagson 2004) och bilparkering upplevdes under 1950-talet som en bristvara (Lundin 2008). För att säkerställa att det ständigt växande parkeringsbehovet möttes började myndigheterna att ställa krav på exploatörer om ett visst antal parkeringsplatser vid bostadsbyggande (Lundin 2008).

Att beakta behovet av bilparkering är än idag en central aspekt av stadsplanering och kommunerna har, genom Plan- och Bygglagen, det övergripande ansvaret för planering av markanvändning och därmed också för parkeringsplanering. När det gäller specifikt parkering vid nybyggnation regleras detta i PBL kap 8, 9§:

*“En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att: det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”* (PBL, SFS 2010:900)

Bilparkering ska alltså finnas i “skälig utsträckning” på eller i anslutning till den tomt som bebyggs. Fastighetsägaren har ansvaret för den enskilda tomten och det parkeringsbehov som användningen av fastigheten ger upphov till. Samtidigt så har kommunen genom PBL det övergripande planeringsansvaret. För att förenkla tillämpningen av vad “skäligt” innebär och tillämpa lagkravet har de flesta kommuner tagit fram så kallade parkeringsnormer (hädanefter p-norm) som riktlinje vid bygglovsgivning (Hult 2017). Hur parkeringsnormer utformas varierar från kommun till kommun men i grunden handlar det om att

med en policy schablonmässigt ange behovet av parkering. Detta uttrycks i antal parkeringsplatser per lägenhet eller per yta, vanligtvis angett som en miniminorm (SKL 2013). Utifrån p-normen bestäms sedan ett projektspecifikt parkeringstal (hädanefters p-tal) som anger hur många parkeringsplatser som det specifika nybyggnadsprojekt behöver tillhandahålla.

*“Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstret. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling”* (Boverket 2017).

Som citatet från Boverket understryker, och som nämnt i uppsatsens inledning, så har parkeringsplanering en stor betydelse för våra färdmedelsval (McCahill och Garrick 2014). Dessutom kvarstår stadsbyggnadens effekter över en lång tid (Lindkvist Scholten et al 2018). Ju mer infrastruktur för bilen som byggs, desto mer används bilen och desto djupare rotad blir bilberoendet i vårt samhälle (McCahill och Garrick 2014). Vidare är parkering ytkrävande och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) lyfter fram hur dessa investeringar konkurrerar med såväl andra transportmöjligheter som funktioner likt odlingsmark, parker och bostäder (SKL 2013). Genom att parkering kan bidra till utglesad bebyggelse kan också förutsättningarna för cykel-, gång- och kollektivtrafik försämrats (Litman 2016). Fortsatt utbyggnation av bilfrämjande infrastruktur likt parkeringar bidrar till att reproducera bilens plats i staden, något som kan kritiserats ur ett hållbarhetsperspektiv (Schiller et al 2017).

Ytterligare kritik som har kommit att riktas mot dagens parkeringsplanering och höga p-tal vid nybyggnation är parkeringens ekonomiska kostnad. Parkering fördyrar nämligen byggprocessen påtagligt och denna kostnad betalas bara till viss del av de som faktiskt använder parkeringen. Istället får samtliga boende betala för den fördyrade byggprocessen - oavsett om de äger och/eller använder bil (Shoup 2014, SKL 2013). I Malmö Stads parkeringsnorm återfinns en kostnadsberäkning som kan användas som exempel. En bilparkering i underjordiskt garage har en beräknad byggkostnad på minst 250 000 kr. Om parkören (den som använder parkeringsplatsen) skulle stå för hela kostnaden skulle en månadsavgift på minst 2500 kr behövas. Avgiften som parkören betalar är dock betydligt lägre, oftast omkring 800 kr/månad (Malmö Stad 2010). Parkörer står alltså endast för en liten del av parkeringens verkliga kostnader (Shoup 2014, SKL 2013).

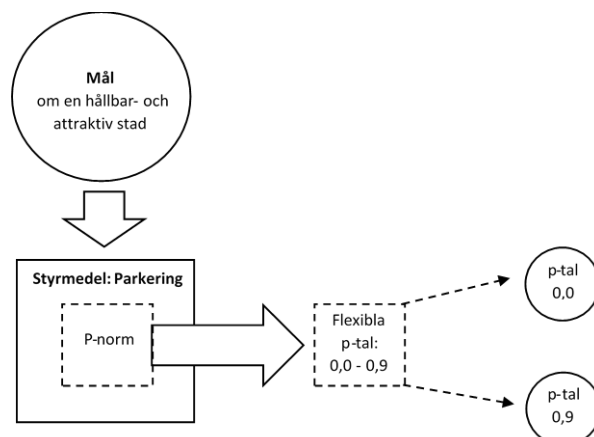
### **1.5.2 Flexibla parkeringstal och bilfritt boende**

Historiskt sett har statiska minimi-tal tillämpats som p-norm av de svenska kommunerna (Hult 2017). Som nämntes i uppsatsens inledning har dock kritik kommit att riktas mot detta sätt att använda p-normer och allt fler kommuner har under de senaste åren börjat tillämpa så kallade flexibla p-tal (Boverket 2018, SKL 2013, Franzon 2018). Införandet av flexibla p-tal kan ha olika syften men gemensamt för denna typ av parkeringsplanering är att bilens självklara roll i stadsutvecklingen ifrågasätts (SKL 2013).

En traditionell statiskt p-norm anger exempelvis att “för varje nybyggd lägenhet i stad x ska minst 0,9 parkeringsplatser uppföras”. Användandet av flexibla p-tal anger inte något statiskt tal utan utgår istället från en mer kontextspecifik anpassning. I Malmö Stads p-norm anges exempelvis ett spann på 0,5-1,0 parkeringar per lägenhet (Malmö Stad 2010). På detta sätt kan exempelvis tillgång till service och kollektivtrafik samt lägenhetsstorlek vägas in i bedömningen av parkeringsbehov. Flexibla p-tal kan också innebära att exploatören tillåts påverka vilket p-tal som bestäms i bygglovet utifrån vilka motprestationer denna kan tänka sig att göra (SKL 2013). Begreppet flexibla p-tal behöver inte nödvändigtvis inkludera motprestationer men för Malmö Stad har mobilitetsinsatserna blivit en grund för hur flexibla p-tal används (intervju Malmö Stad 2018 b). Genom användning av flexibla p-tal kan alltså exploatören, på sitt eller kommunens initiativ, tillåtas bygga färre parkeringar än vad ett visst utgångstal anger. För exploatören kan detta ses som en ekonomisk möjlighet att slippa bygga kostsamma parkeringar i garage eller att öka exploateringsgraden inom ett område till följd av färre markparkeringar (Roth et al 2018). För kommunerna kan flexibla p-tal vara ett verktyg för hållbar mobilitet och attraktiv stadsmiljö (Boverket 2017).

Flexibla p-tal kan i förlängningen, om det används fullt ut, användas för att tillåta att nybyggda bostäder uppförs helt utan parkering, det vill säga bilfritt boende. Flexibla p-tal beskrivs vanligtvis synonymt med

sänkta eller låga p-tal. Dock bör uppmärksammas att flexibla p-tal i sig inte behöver innebära låga p-tal. Som Figur 2 illustrerar så kan det faktum att en kommun har en p-norm som öppnar upp för flexibla p-tal användas både för att ställa krav på lågt eller högt p-tal. Dessutom är det även möjligt för kommuner att göra avsteg från sin egna p-normer och tillåta p-tal 0 trots att deras flexibla p-tal egentligen inte möjliggör detta - något som fallet med Ohboy visar.



Figur 2. Förhållande mellan p-norm, flexibla p-tal och projektspecifika p-tal.

### 1.5.3 Ohboy - introduktion till uppsatsens fallstudie

Ohboy är uppfört i Malmö av Hauschild+Siegel som har haft rollen som byggherre, arkitekt och hyresvärd (i uppsatsen beskrivs de förenklat som exploatör). Från exploatörens sida var tanken att skapa bostäder för en modern, urban livsstil där cykling och hållbar mobilitet är i fokus istället för privat bilägande (intervju Hauschild+Siegel 2018a). I sammanhanget kan nämnas att projektet är känt under ett flertal namn likt Cykelhuset, Cykelhuset Ohboy, Ohboy, Klippen 4, och P-norm noll. Det namn som används främst av Hauschild+Siegel samt av de boende är Ohboy<sup>1</sup> vilket också är det namn som framförallt används i denna uppsats.

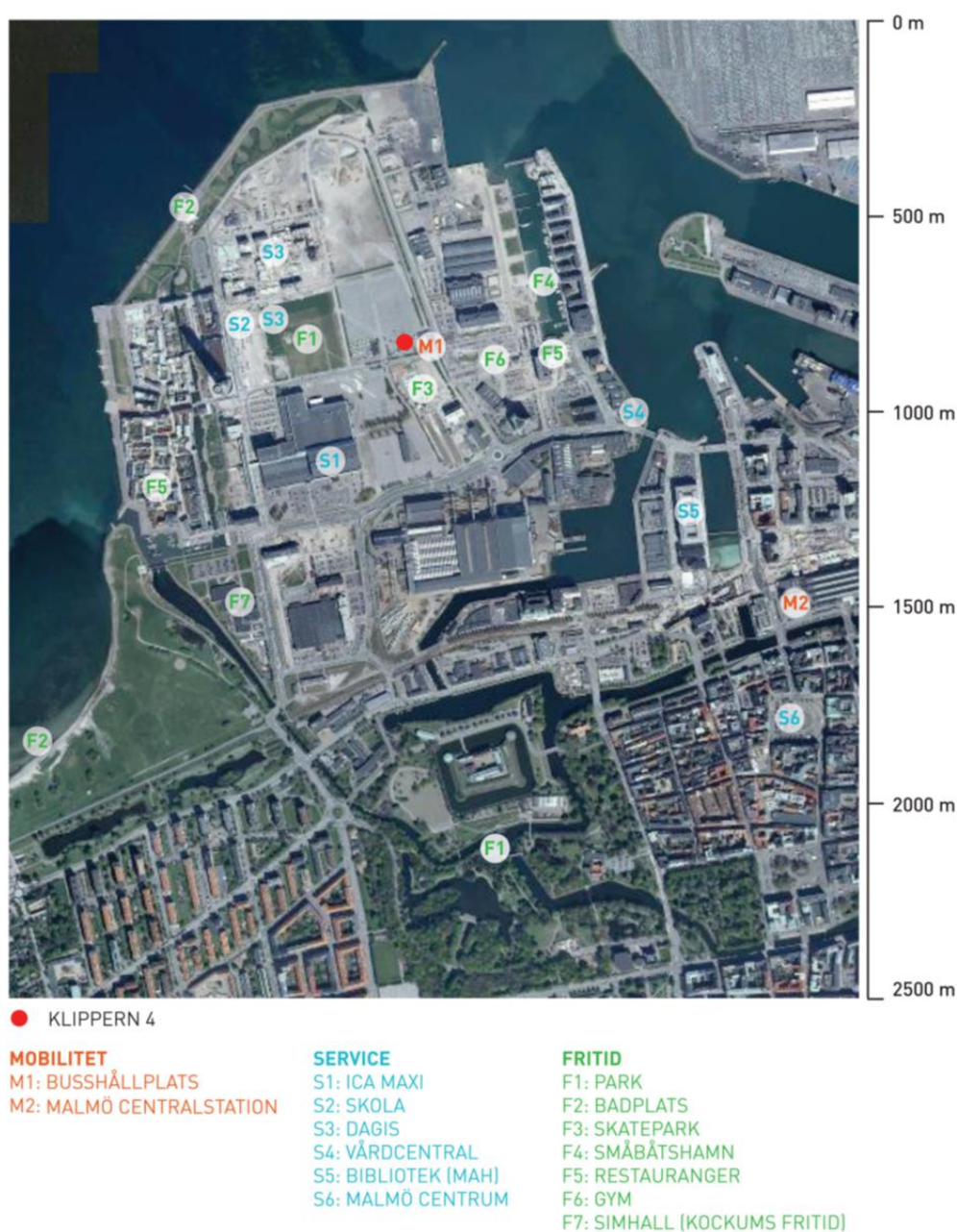


Figur 3. Cykelhuset Ohboy, Stapelbäddens skejtpark i förgrunden.

<sup>1</sup> Namnet Ohboy ska förstås som ett uttryck för projektets "wow-effekt" - Oh Boy! Det finns alltså inga kopplingar till chokladdrycken O'boy. Enligt Hauschild+Siegel hade Ohoj varit ett bättre namn för detta projekt i och med husets cykelfokus. Men namnet Ohoj var redan upptaget av grannfastigheten, som också är ett bostadshus uppfört av Hauschild+Siegel (intervju Hauschild+Siegel 2018a).

Ohboy består av 55 lägenheter och har uppskattningsvis omkring 80 vuxna boende (Intervju H+S 2018b). Två tredjedelar av lägenheterna utgörs av 2:or och resterande lägenheter är fördelat på såväl 3:or och 4:or som 1:or. Då detaljplanen inte medgav bostäder på bottenplan har exploatören istället valt att skapa hotellverksamhet på bottenplan med 31 hotellrum. Hotellverksamheten utgår också från ett bilfritt konceptet med då uppsatsen som tidigare nämnt är avgränsad till bilfria bostäder kommer denna verksamhet inte att beröras.

Malmö Stad (2018) beskriver Ohboys läge i Västra hamnen som centralt och kollektivtrafknära. I bostadens direkta närområde finns tillgång till såväl butiker som arbetsplatser och skolor. Cykelvägnätet beskrivs som väl utbyggt och centralstationen samt stadens centrum nås på några minuters cykling (Malmö Stad 2018). Som framgår av Figur 4 så finns busshållplats inom 100 meter. Vidare finns det nio bilpoolsplatser inom 500 meter från huset (Skiöld och Envall 2016). Samtidigt som det alltså tycks finnas goda förutsättningar för gång, cykel, kollektivtrafik och bilpool så bör det nämnas att det inom 200 meter från huset finns två stora parkeringsgarage som boende och besökare kan använda mot avgift (denna kontext syns också i Figur 5).



Figur 4. Karta över Ohboy med målpunkter i området. Källa: Hauschild+Siegel (2015)





*Figur 5. Ohboy i sin kontext, ett bilfritt boende men inte ett bilfritt område.*

I den svenska kontexten ställs genom PBL krav på tillgänglighet för funktionsnedsatta och möjlighet till angoring (SFS 2010:900). Detta gör att ett p-tal på 0,0 i praktiken är omöjligt. I anslutning till Ohboy finns en mindre parkeringsyta för personer med funktionsnedsättning men i övrigt har inga parkeringar för boende eller besökare uppförts. Ohboy-projektet stämmer därmed väl överens med uppsatsens definition av *bilfritt boende*. Projektet är också ett uttalat pilotprojekt där Malmö Stad frångått hur p-tal vanligtvis bestäms och det är det första projektet i Malmö där p-tal 0 har tillämpats (Malmö Stad 2017a).

Som pilotprojekt betraktat tycks Ohboy stämma väl överens med konceptet Urban Living Lab. Urban Living Lab är en benämning på projekt som siktar på innovation och lärande som ett sätt att möta städers hållbarhetsutmaningar (McCormick och Hartmann 2017). Grundtanken är att flera aktörer går samman för att testa sociala eller tekniska innovationer i en verklig kontext. Utvärdering och lärande utifrån det geografiskt avgränsade "labbet" ses som en viktig del av innovationen (McCormick och Hartmann 2017). Såväl Malmö Stad (2018) som Hauschild+Siegel (2015) framhåller också utvärderingen av Ohboy som en viktig del av projektet. Den innovation som kan ses i Ohboy som ett Urban Living Lab är p-tal 0 samt applicerade mobilitetsinsatser som båda utgör avsteg från det generella bostadsbyggandet. Mobilitetsinsatserna som används i Ohboy presenteras närmare i avsnitt 4.2. Kortfattat så handlar det om insatser likt bilpoolsmedlemskap, lånecyklar och olika former av cykelanpassningar av huset som är tänkta att underlätta för ett liv utan eget bil (Hauschild+Siegel 2015).

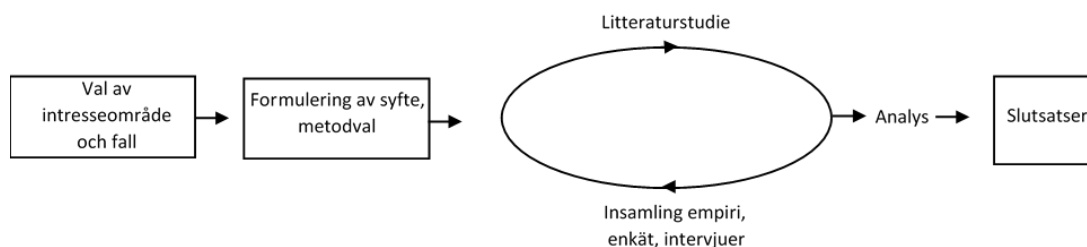
## 2 Metod

*I detta avsnitt beskrivs uppsatsens tillvägagångssätt. Inledningsvis ges en kortare överblick över uppsatsens arbetsgång och därefter diskuteras fallstudien som forskningsstrategi samt de metodvalen som gjorts.*

### 2.1 Arbetsgång

Jag har närmast mig parkering som ämne och Ohboy som fall på ett utforskande sätt. När uppsatsarbetet inleddes hade jag inte någon tydlig teori eller hypotes som jag ville testa. Snarare var bilfritt boende ett fenomen inom dagens stadsutveckling som jag identifierat och ville försöka förstå bättre. Frågor som väcktes hos mig var: *Hur har det skapats, bidrar det till hållbar stadsutveckling och vad tycker de som faktiskt bor i ett bilfritt boende om konceptet?*

Inför processen med att påbörja mitt examensarbete fick jag genom ett nyhetsbrev information om att K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) under 2019 skulle starta upp ett forskningsprojekt om "Bostadspiloter för hållbar mobilitet". Ohboy utgjorde ett av de fall som forskarna planerade att följa upp. På detta sätt fick jag upp ögonen för just Ohboy som fall och jag kontaktade också K2 i början av min arbetsprocess. Tack vare att K2 hade etablerat kontakt med Hauschild+Siegel sedan tidigare kunde jag enklare få tillgång till nyckelpersoner hos exploatören. Ingångarna till dessa nyckelpersoner hade en stor betydelse för processen då distribuering av enkäten förutsatte Hauschild+Siegels aktiva hjälp. I Figur 6 illustreras den arbetsprocess som följde efter att bilfritt boende och Ohboy valts ut som ämne. Processen olika steg diskuteras närmare i kommande avsnitt.



*Figur 6. Illustration av uppsatsens arbetsprocess.*

### 2.2 Fallstudie och metodval

Det utforskande förhållningssätt som jag haft som utgångspunkt för arbetet kan beskrivas följa en induktiv- snarare än en deduktiv logik. Den induktiva logiken är också det vanligaste arbetssättet för just fallstudier (Denscombe 2016). Mitt val av forskningsstrategi grundade sig i att jag ville skapa en djupgående förståelse för erfarenheter, processer och förhållanden i ett särskilt fall. När just detta eftersträvas utgör också fallstudien en lämplig strategi (Denscombe 2016).

Denna studie karaktäriseras i stora drag av ett kvalitativt förhållningssätt utifrån såväl frågeställningar som datainsamling och analys (se Widerberg 2002 för distinktion mellan kvalitativ och kvantitativ forskning). Som redovisas i kommande avsnitt har processen med att ta fram det empiriska materialet inom fallstudien innefattat ett flertal metodval i form av enkät, intervjuer och dokumentanalys. Gällande enkäten har inte bara kvalitativa analyser gjorts utan enkäten är också utformad för att kunna uttala sig om vissa fenomenens förekomst och frekvens vilket är i linje med det som Widerberg (2003) beskriver som

kännetecken för kvantitativa studier. En av fallstudiens fördelar som strategi är att den möjliggör för metodkombination och kan skapa olika former av data (Denscombe 2016).

Valet att genomföra fallstudier för att generera kunskap brukar dock vara förknippat med viss kritik, inte minst gällande generaliserbarhet. Denna kritik, menar Flyvbjerg (2006) och Denscombe (2016), bygger dock till stor del på missuppfattningar. Rådande vetenskapsideal framhåller generalisering utifrån storskalig forskning som det eftersträvarsvärda medan Flyvbjerg istället poängterar att generalisering bara är ett av flera sätt att skapa kunskap. En fallstudie kan, även om den skulle vara rent deskriptiv gällande det enskilda fallet, bidra till kunskapsackumulering inom det specifika fältet. Vidare går det visst att generalisera utifrån det enskilda fallet, det är snarare en fråga om *vad* fallet representerar (Flyvbjerg 2006).

Valet av just Ohboy som fall baserades på att det representerade bilfritt boende vilket var det som jag ämnade studera. Det som talade för valet av Ohboy var dess aktualitet (färdigställt 2017) samt att jag genom K2 kunde få tillgång till fallstudiens miljö och nyckelpersoner. Vidare kunde jag utifrån den inledande litteraturoversikten inte hitta något annat svenskt fall med p-tal 0 (samma slutsatser dras även av Franzon 2018). I linje med det som beskrivs av Flyvbjerg (2006) är målet med att använda Ohboy som fallstudie *både* att kunna gå på djupet i det enskilda och att kunna belysa det generella utifrån detta. I Sverige pågår en utveckling där bilens roll i stadsutvecklingen ifrågasätts och allt fler kommuner har börjat använda sig av flexibla p-normer (SKL 2013). Visserligen är Ohboy ett "extremt fall" inom denna utveckling i och med att flexibiliteten har utnyttjats för att gå hela vägen ner till p-tal noll. Men likväl kan fallet ses ingå i den bredare kategorin av "*flexibla p-tal som styrmedel för hållbar mobilitet*" varpå Ohboy kan användas för att belysa den bredare utvecklingen. De generella slutsatser som dras utifrån fallet Ohboy i denna uppsats är av analytisk karaktär och står i direkt förhållande till det teoretiska ramverket. Hade annan teori valts ut hade slutsatserna med stor sannolikhet också varit andra.

## 2.2.1 Enkätstudie

Inom fallstudien har en enkät till de boende i Ohboy-huset utgjort ett av metodvalen. Syftet med enkäten var dels att undersöka de boendes uppfattningar om Ohboy och dels att studera användningen av applicerade mobilitetsinsatser samt privat bilägande inom huset. Den grupp som jag ville uttala mig om utifrån enkätsvaren var alla vuxna som bor i Ohboy. I dagsläget är 74 personer över 18 år skrivna på adressen (enligt sökning på hitta.se). Enligt Hauschild+Siegel (intervju H+S 2018b) är det uppskattningsvis omkring 80 vuxna som bor i huset men de har ingen exakt siffra. Hauschild+Siegel har i egenskap av hyresvärd kontaktuppgifter (mailadress) till minst en person per hushåll. Totalt finns mailadresser till 65 personer och samtliga dessa personer fick en mail-inbjudan om att svara på enkäten. Ett aktivt urval av boendegruppen har alltså inte gjorts annat än valet att använda tillgängliga mailadresser.

För att öka svarsfrekvensen skickades mailet ut via Hauschild+Siegels officiella mail och enkäten gjordes tillgänglig både på svenska och engelska. Enkätutformningen grundades också på de råd för hög svarsfrekvens som Denscombe (2016) ger gällande enkelhet, legitimitet och utskick av påminnelser. Totalt inkom 44 enkätvar. Då ingen fråga om lägenhetsnummer fanns med i enkäten så går det inte att uttala sig om exakt hur stor andel av hushållen som har valt att svara. En sådan fråga borde dock ha inkluderats, dels för att kunna uttala sig om vilka som har svarat och dels för att kunna göra en korrekt uppskattning om antalet bilar per hushåll.

När det gäller svarsfrekvens så menar Denscombe (2016) att det inte finns några exakta riktlinjer för vad som är en acceptabel nivå utan att det varierar stort beroende på undersökningstyp (Denscombe 2016). Enligt min bedömning utgör 44 svarande i detta sammanhang en relativt god svarsfrekvens. I vilken grad som de svarande är representativa för populationen "vuxna som bor i Ohboy" är dock svårt att uttala sig. Dels eftersom jag inte har någon förkunskap om boendegruppen som helhet och dels eftersom jag inte kan uttala mig om huruvida de som inte besvarat enkäten på något sätt skiljer sig från den grupp som har svarat. Hänsyn till denna osäkerhet har tagits i analysen.

Trost och Hultåker (2016) beskriver att enkäter sällan är renodlat kvalitativa eller kvantitativa. I enkäten har jag framförallt haft förkodade frågor, exempelvis gällande hur ofta de olika mobilitetsinsatserna används. Majoriteten av frågorna var fasta då detta enklare låter sig behandlas i en analys (Trost och

Hultåker 2016). Som komplement till de fasta frågorna inkluderades även ett fåtal öppna frågor vilket möjliggjorde en ökad förståelse för de boendes erfarenheter och uppfattningar.

## 2.2.2 Intervjuer

I enkäten ställdes några frågor om de boendes erfarenheter och upplevelser. Dessa aspekter är dock inte helt enkla att fånga i enkätform och därför har uppföljningsintervjuer med 4 boende genomförts. Intervjuer är ett lämpligt metodval när en djupgående förståelse för uppfattningar, erfarenheter och detaljfrågor efterfrågas (Denscombe 2016). Både när det gäller dessa boendeintervjuer och intervjuerna med exploatören och kommunen så har syftet varit att få en djupare förståelse för uppfattningar, erfarenheter och detaljfrågor.

Boendeintervjuerna kom till stånd genom att de boende i enkäten fick fylla i huruvida de kunde tänka sig att ställa upp på en uppföljningsintervju. 11 personer tackade initialt ja till detta men i slutändan var det endast 4 personer som valde att ställa upp. Intervjuerna var enskilda och pågick i omkring 30 minuter vardera. Vidare var intervjuerna av semistrukturerad karaktär, detta för att ge utrymme för informanterna att lyfta fram sådant som de ansåg vara viktigt (Trost 2005). En kortare beskrivning av boendeinformanterna återfinns i Tabell 2.

Tabell 1. Översikt över genomförda boendeintervjuer.

<b>Boende (benämning i uppsatsen)</b>	<b>Beskrivning</b>
Informant 1	Man, ensamstående med barn, bilägare.
Informant 2	Kvinna, sammanboende med barn, inte bilägare.
Informant 3	Man, sammanboende utan barn, inte bilägare.
Informant 4	Kvinna, sammanboende utan barn, bilägare.

För att kunna svara på den första delfrågan om processen bakom Ohboy så har intervjuer genomförts med två personer anställda vid Hauschild+Siegel och två personer anställda vid Malmö Stad. Analysen av processen är direkt beroende av de uppgifter som dessa informanter lämnat. Personerna i fråga har kunnat lämna så kallad privilegierad information, det vill säga värdefull information baserat på sina yrkesroller och erfarenheter (Denscombe 2016). Se Tabell 2 för beskrivning av intervjupersonerna. Intervjuer pågick i knappt en timme vardera och var också de av semistrukturerad karaktär. I den mån det har varit möjligt att kontrollera informanternas uppgifter mot dokument från kommunen/exploatören har detta gjorts. Uppgifterna som informanterna lämnade har bedömts som trovärdiga och har haft god överensstämmelse med de dokumentanalyser som gjorts inom fallstudien.

Tabell 2. Översikt över genomförda aktörsintervjuer.

<b>Aktör</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Refereras till som</b>
Projektutvecklare hos Hauschild+Siegel	Har haft det främsta ansvaret för utvecklingen av Ohboy, från det tidiga idéstadiet till genomförande. Viktigaste informationskällan från exploatören.	Intervju H+S 2018a
Anställd hos Hauschild+Siegel	Har arbetat med planeringen och genomförandet av Ohboy och har dessutom ansvar för deras utvärderingsarbete.	Intervju H+S 2018b
Trafikplanerare vid Fastighets- och Gatukontoret	Malmö Stads representant i dialogen med exploatören, har en god insyn i projektet. Viktigaste informationskällan från kommunen.	Intervju Malmö Stad 2018a
Trafikplanerare vid Stadsbyggnadskontoret	Har inte arbetat specifikt med Ohboy som projekt men har god insyn i kommunens arbete med parkeringsplanering och har de senaste åren också projektlett arbetet med att ta fram en ny p-norm för Malmö stad.	Intervju Malmö Stad 2018b

Även om inspelning av intervjuer kan skapa vissa hämningar i samtalet (Ryen 2004) så har detta gjorts för att slippa anteckna intensivt under intervjun samt för att kunna gå tillbaka till inspelningarna i efterhand. Transkribering har gjorts för merparten av det inspelade materialet men för vissa sektioner i samtalen har



endast mer generella beskrivningar gjorts. Alvesson (2011) menar att även om det finns risk att vissa aspekter missas så kan det vara fördelaktigt (inte minst från ett tidsperspektiv) att endast skriva ut och bearbeta de delar av intervjuerna som är särskilt intressanta.

Efter transkribering av intervjuerna identifierades teman, likheter och skillnader i det insamlade intervjumaterialet. Det som framkom i boendeintervjuer återspeglar inte nödvändigtvis vad alla som bor i Ohboy tycker. Materialet har inte heller använts på detta sätt i fallbeskrivningen och analys utan boendeintervjuerna har fungerat som ett komplement till enkäterna, för att visa på ett fördjupande perspektiv. Det resultat som redovisas i avsnitt 4 utifrån såväl enkäten som intervjuerna utgör ett selekterat material. Det har inte varit möjligt att redovisa allt insamlat material utan ett begränsat urval har gjorts utifrån en bedömning av materialets relevans för uppsatsens frågeställningar. Samma sak gäller för de det material som skapats genom aktörsintervjuerna. Då detta material i första hand har handlat om processen bakom Ohboy har uppsatsens planeringsteoretiska ramverk utgjort en grund för selektering och tolkning av materialet.

### **2.2.3 Dokumentstudie**

Som en del av fallstudien har dokument om Malmö Stads parkeringspolitik och det specifika projektet studerats. Dessa utgör ett komplement till intervjuerna med Hauschild+Siegel och Malmö Stad. I första hand utgörs de studerade dokumenten av den gällande p-normen (Malmö stad 2010) och handlingar som exploatören lämnade in inför bygglovsansökan; dels en ekonomisk kalkyl (se bilaga a) och dels en beskrivning av projektet (Hauschild+Siegel 2015). Autenticiteten för dessa dokument har bedömts vara hög och dokumenten har valts ut utifrån att informanterna hänvisar till dessa dokument som centrala för att förstå processen och det specifika fallet. Som ett ytterligare komplement för att analysera processen har mailkonversation mellan kommunen och exploatören studerats. Dessa mail är offentliga handlingar och kan begäras ut av vem som helst, i detta fall har jag dock fått ta del av mailen via Hauschild+Siegel.

## **2.3 Litteraturstudie**

Uppsatsens teoriavsnitt spelar en viktig roll för denna uppsats. Det empiriska material som tagits fram inom fallstudien har nämligen analyserats utifrån det utvalda teoretiska ramverket och den tidigare forskning som redovisas i avsnitt 3. Gällande bilfritt boende så är detta ett relativt nytt forskningsområde varpå ett begränsat antal studier finns. Därför har angränsande litteratur som berör parkering som styrmedel för hållbar stadsutveckling också studerats. Då uppsatsen fokuserar på en svensk kontext så är det i stor utsträckning också litteratur som berör svenska fall som har studerats. Som grund för att finna relevant litteratur har jag utgått från kurslitteratur från min masterutbildning samt gjort sökningar i databaser likt Google Scholar. Sökord som har använts är exempelvis parkeringsnorm, parkeringstal, bilfritt boende, car free development och car free housing.

Alvesson (2011) lyfter fram att en översikt över ett ämnesområdes tidigare forskning är viktigt för att förstå vilka ytterligare studier som behöver genomföras. Litteraturstudien har också använts just för att skapa en inledande förståelse för ämnet och positionera min uppsats i förhållande till nuvarande litteratur. Litteraturstudien har även varit genomgående för hela uppsatsprocessen vilket har stöd i Denscombes (2016) resonemang om att litteraturstudier inte bara bör utgöra en utgångspunkt för den egna studien utan också finnas med genom hela processen.

## 3 Teori

I detta avsnitt presenteras den planeringsteori och den tidigare forskning som används för att analysera uppsatsens fallstudie. Inledningsvis presenteras i avsnitt 3.1 den planeringsteori som används för att tolka processen bakom Ohboy. I avsnitt 3.2 ges sedan en litteraturoversikt om parkeringsplanering och bilfritt boende. Denna litteraturoversikten placerar Ohboy i ett vidare sammanhang och kopplingar till denna litteratur görs när utfallet av Ohboy analyseras.

### 3.1 Planeringsteori - forskning om styrning

För att analysera bilfritt boende och det specifika fallet har tre planeringsteoretiska teman valts ut. Dessa är *Bärande idéer inom planering*, *Konflikter inom planering* samt *Planeringens legitimitet*. Dessa teman berör inte bilfritt boende eller parkeringsplanering specifikt. Istället behandlas drivkrafter och konflikter ur ett generellt planeringsperspektiv.

#### 3.1.1 Bärande idéer inom planering

Det första tema som valts ut för att kunna tolka processen bakom Ohboy är *Bärande idéer inom planering*. Temat utgår i första hand från Healey (2007) som i boken *Urban Complexity and Spatial Strategies* analyserar strategisk planering. Healey fokuserar på att analysera styrningsprocesser inom rumslig planering där själva termen "rumslig planering" syftar på:

*"[...] self-conscious collective efforts to re-imagine a city, urban region or wider territory and to translate the result into priorities for area investment, conservation measures, strategic infrastructure investments and principles of land use regulation"* (Healey 2007, 23).

Ämnesmässigt fokuserar Healey (2007) på dynamiken kring styrningsprocesser och rumsligt är urbana regioner i fokus. Trots att det alltså inte är drivkrafter för planering på specifikt stadsnivå som behandlas så finns det delar av Healeys teoretiska resonemang som jag vill lyfta fram. Som citatet beskriver kan planering förstås som kollektiva föreställningar av städer utifrån vilka agerande och prioriteringar sker. Healey (2007) beskriver hur det utifrån föreställningar finns bärande idéer eller berättelser inom planering som fått fäste inom organisationer hos flera olika aktörer.

För att kunna skapa en förändrad praktik utifrån nya idéer behöver idéerna få fäste hos de aktörer som kan möjliggöra eller förverkliga idéerna (Healey 2007). Lindkvist Scholten et al (2018) framhåller idén om *hållbar utveckling* som en övergripande berättelse som har kommit att återskapats av många olika aktörer och fått ett starkt fäste inom rumslig planering. Berättelsen om hållbar utveckling bygger på en kombination av både fortsatt utveckling och bevarande av jordens resurser. Tanken på att en fortsatt ekonomisk tillväxt samt uppfyllandet av det som upplevs som behov för oss idag är möjlig att kombinera med såväl bevarande av jordens resurser som framtida generationers möjlighet att uppfylla sina behov framstår onekligen som en attraktiv berättelse (Hedenfelt 2013).

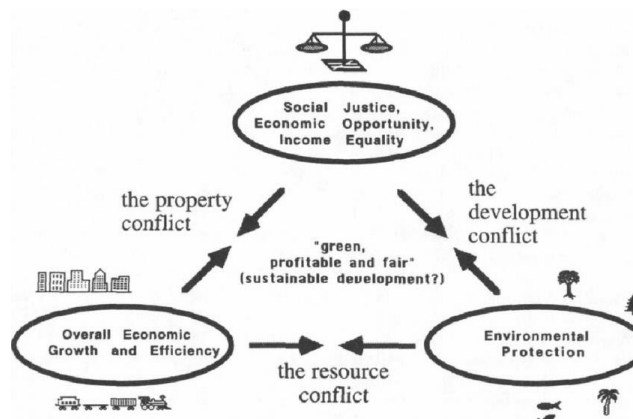
Begreppet hållbar stadsutveckling och hållbar mobilitet utgår båda från det vidare hållbarhetsbegreppet. Exempelvis beskriver Girardet hållbara städer som *"[...] those that enable all of their residents to meet their own needs and prosper without degrading the natural world or the lives of other people, now or in the future"* (Hedenfelt 2013, 28). På liknande sätt brukar hållbar mobilitet beskrivas som möjligheten för alla individer att möta sitt mobilitetsbehov utan att äventyra intra- eller intergenerationell rättvisa behandlas (Schiller et al 2017). Båda dessa hållbarhetsbeskrivningar knyter tydligt an till den idé om hållbar utveckling som framkommer i Brundtlandskommisionens slutrapport (se WCED 1987). Sammantaget har dessa idéer fått en enorm spridning och kan beskrivas som övergripande visioner som dagens stadsplanering strävar mot. Trots att hållbar utveckling är en idé som fått fäste hos planeringens aktörer så är det på många sätt också ett problematiskt begrepp och en svår praktik där vitt skilda intressen är tänkta att vävas samman (Hedenfelt 2013).

### 3.1.2 Konflikter inom planering

Det andra tema som valts ut för att tolka processen bakom Ohboy är *Konflikter inom planering*. Temat utgår i första hand från Campbell (1996) som i sin artikel "*Green Cities, Growing Cities, Just Cities?*" beskriver hållbar utveckling utifrån ett planeringsperspektiv. Hållbarhetsidén gör som tidigare nämnt anspråk på att kunna kombinera ekonomiska, sociala och miljömässiga värden. Campbell (1996) utgår dock från ett mer kritiskt perspektiv på hållbar utveckling och framhåller hur det i själva verket finns tydliga målkonflikter mellan de olika värdena. Utifrån detta framhåller Campbell (1996) hur en central uppgift för planering är att belysa de hållbarhetskonflikter som ofrånkomligen finns för att på så vis kunna skapa en mer rättvisande bild att fatta beslut ifrån.

*"In fact, the idea will be particularly effective if, instead of merely evoking a misty-eyed vision of a peaceful ecotopia, it acts as a lightening rod to focus conflicting economic, environmental, and social interests. The more it stirs up conflict and sharpens the debate, the more effective the idea of sustainability will be in the long run"* (Campbell 1996, 414).

För att illustrera de konfliktytor som planerare behöver beakta använder sig Campbell (1996) av en förenklad teoretisk modell, "*The Planner's Triangle*". Genom triangeln (se Figur 7) illustreras de tre idealfallen av prioriteringar och konfliktytor som uppstår inom planering. Campbell (1996) beskriver hur planerare huvudsakligen kan företräda ekologiska, ekonomiska eller sociala intressen. När planering för ekonomisk tillväxt inte är förenligt med social rättvisa uppstår *egendomskonflikten*, vilket exempelvis kan gälla konkurrerande användning av fastigheter. *Resurskonflikten* uppstår när ekonomisk tillväxt istället inte är förenligt med bevarandet av ekologiska resurser. Exempel på detta kan vara den ofta uppmärksammade konflikten mellan att exploatera eller bevara naturens resurser. Slutligen så finns *utvecklingskonflikten* som kan uppstå mellan social rättvisa och ekologiska resurser. Campbell (1996) framhåller att denna konflikt är svårare att greppa men att denna konflikt kan uppstå när bevarandet av ekologiska resurser prioriteras framför social rättvisa (Campbell 1996).



Figur 7. "The Planner's Triangle". Källa: Campbell (1996).

Avslutningsvis kan nämnas att det finns en omfattande mängd litteratur som angränsar till Campbells (1996) teoribildning kring konflikter inom planering. Inte minst utifrån delbegreppet *Just city* framkommer detta kritiska perspektivet tydligt. I sammanhanget kan planeringsteoretiker som Fainstein och Harvey nämnas (se exempelvis Fainstein 2010 och Harvey 2011). Valet att lyfta fram just Campbell inom konflikt-temat är baserat på dennes förmåga att med text och modell enkelt illustrera de komplexa avvägningar som planeringen ofrånkomligen står inför.

### 3.1.3 Planeringens legitimitet

Campbells (1996) teoretiska modell kan alltså användas för att analysera vilka drivkrafter och konflikter som kan finnas inom stadsplanering. Ett annat sätt att studera hur en viss typ av stadsutveckling möjliggörs är att studera hur planering för denna stadsutveckling *motiveras*. Det tredje tema som valts ut för att analysera Ohboy är alltså *Planeringens legitimitet*. I första hand utgår temat från Cashmore och Wejs (2014) artikel *Constructing legitimacy for climate change planning: A study of local government in Denmark*. Även om

artikeln fokuserar specifikt på planering relaterat till klimatförändringar så finns det mer generella teoretiska begrepp som kan ha relevans för analysen av Ohboy.

Cashmore och Wejs (2014) utgår från Scotts (2008) analytiska ramverk när de beskriver olika legitimitetsgrunder utifrån vilken klimatplanering kan motiveras. De legitimitetsgrunder som Scott (2008) menar att agerande inom organisationer kan förklaras utifrån är *regulativ*-, *normativ*-, och *kulturell legitimitet*. Den *regulativa legitimiteten* kan exempelvis vara juridiska lagar som ger en viss planering legitimitet. *Normativ legitimitet* handlar istället om att ett agerande motiveras av sociala normer om vad som anses lämpligt att göra och är styrt av moral istället för ett regulativt regelverk. Till den tredje kategorin, *kulturell legitimitet*, hör agerande som baseras på en viss organisatorisk/politisk miljö där legitimiteten fås genom att agerandet upplevs som begripligt. Agerandet tas för givet utifrån en gemensam institutionell förståelse och så länge agerandet inte ifrågasätts kan legitimiteten för agerandet reproduceras (Cashmore och Wejs 2014).

När det gäller specifikt klimatanpassad planering så hävdar Cashmore och Wejs (2014) att det i dagsläget inte finns någon stark regulativ legitimitet. Istället förutsätter en klimatanpassad planering många gånger ett frivilligt agerande baserat på en normativ legitimitet. Cashmore och Wejs (2014) konstaterar utifrån sin studie kring kommunal klimatplanering att om ett agerande inte upplevs som legitimt så kommer det inte att prioriteras eller genomföras. Detta resonemang kan liknas vid Healeys (2007) beskrivning av hur en förändrad praktik förutsätter att en idé får fäste hos de aktörer som kan förverkliga den nya praktiken. Avslutningsvis kan lyftas fram att den uppdelning som gjorts i avsnitt 3.1 i *Bärande idéer inom planering, Konflikter inom planering* samt *Planeringens legitimitet* är tänkt att tydliggöra kommande analys av processen bakom Ohboy. Som beskrivningen här har visat så är dock dessa teman relaterade till varandra och den litteratur som presenterats här utgör därmed ett sammanhängande teoretiskt ramverk för uppsatsens analys.

## 3.2 Tidigare forskning om bilfritt boende som verktyg för hållbar stadsutveckling

Det finns få forskningsstudier som berör processen bakom- eller utfallet av bilfria boenden. Särskilt utifrån en svensk kontext tycks antalet studier vara högst begränsat. Som tidigare nämnt kan dock "extremfallet" bilfritt boende ses som ett sätt att använda flexibla p-tal vid nybyggnation, något som det finns litteratur som behandlar. I detta avsnitt ges därför i första hand en översikt över tidigare forskning om flexibla och reducerade p-tal.

### 3.2.1 Kunskapsfält

Bilfritt boende är tydligt relaterat till den utveckling som fokuserar på parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling. Som forskningsämne är parkering relativt nytt och i artikeln "*Urban Parking Policy in Europe*" konstaterar Mingardo et al (2015) att det är först de senaste två decennierna som forskningspublikationer om parkering blivit vanligare. Generellt har denna forskning främst behandlat de problematiska aspekterna av existerande parkeringspolitik. På senare år har det också kommit forskning som belyser en ny form av parkeringspolitik där städer har börjat använda parkering för att styra utvecklingen mot minskad bilism (Mingardo et al 2015).

SKL (2013), Trafikverket (2013) och Boverket (2017) lyfter alla fram reglering av boendeparkering som ett viktigt styrmedel för hållbar mobilitet och framhåller reglering av boendeparkering som en del i detta. Utifrån genomförd litteraturstudie verkar det dock finnas en osäkerhet kring vilka effekter som egentligen skapas av begränsad parkeringstillgång för boende. Roth et al (2018) och Holmberg et al (2017) konstaterar också att det även bland svenska kommuner och exploatörer finns en osäkerhet kring effekterna av sänkta p-tal.

Nordamerikanska studier har visat att boende i högre utsträckning äger bil och kör mer bil när det finns gott om lättillgängliga parkeringsplatser utmed gatan där de bor (Guo 2013a, Guo 2013b). Guo (2013c) lyfter utifrån sina studier fram att parkering har större betydelse för bilinnehav och körda kilometer än

hushållens inkomst och demografi. Samme Guo (2013a) poängterar dock att parkering i allmänhet, och boendeparkering i synnerhet, är ett underforskat ämne. Denna syn delas också av Åkerman och Nyblom (2014) som i sin kunskapssammanställning av boendeparkering lyfter fram att det finns begränsat med forskningsresultat som tydligt visar på hur boendeparkering påverkar bilinnehav och val av färdmedel.

### 3.2.2 Studier av projekt med låga p-tal

Även om just sänkta p-tal vid bostäder inte är välutforskat så bör det lyftas fram att det finns stöd för att parkering generellt har en stor betydelse för våra färdmedelsval, körsträckor och bilinnehav (McCahill och Garrick 2014, Roth et al 2018). Det finns också ett mindre antal studier som specifikt har studerat drivkrafter och utfall av projekt med flexibla och reducerade p-tal.

Till dessa studier hör Roth et al (2018) rapport *"Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet"*. Rapporten studerar 12 färdigställda projekt från Sverige och övriga Europa som alla har låga (eller i sammanhanget tydligt reducerade) p-tal från 0 till 0,8. Även om vissa generella slutsatser dras utifrån studien så konstaterar Roth et al (2018), med hänvisning till bristande data, att det inte är möjligt att fastslå ett exakt orsakssamband mellan lågt p-tal och de boendes resande. Usterud Hanssen et al (2014) framhåller också att slutsatser av detta slag är svåra att fastslå utifrån empirisk data. De menar nämligen att möjligheten att lösa vardagens transporter är en viktig faktor vid val av bostad och att detta medför självselektorerande processer där hushållen väljer bostäder som fungerar väl med deras vardagliga transporter. Således är det svårt att bryta ut parkeringsutbudets generella påverkan på bilinnehav och färdmedelsval (Usterud Hanssen et al 2014).

Något som dock kan konstateras i Roth et al (2018) studie är att boende i de undersökta projekten i mindre utsträckning reser med bil än det genomsnitt som lokala resvaneundersökningar visar. Ornetzeder et al (2008) har studerat bilfria boenden i Österrike och i deras studie framkommer att de boende har mindre än hälften så stora transportrelaterade koldioxidutsläpp jämfört med referensboende. I Roth et al (2018) studie förklaras den lägre bilanvändningen till viss del av de reducerade p-talen och genomförda mobilitetsinsatser. Författarna understryker dock att utvärderingarna av projekten tyder på att de som flyttat in i studerade projekt har haft relativt hållbara resvanor sedan tidigare. Det är alltså inte i första hand vanebilister som har attraherats av projekten (Roth et al 2018).

En liknande slutsats gällande vem som attraheras av projekt med låga p-tal framkommer också i Kupersmiths och Henrikssons (2014) studie om olika boendegrupper attityder till låga p-tal och mobilitetsinsatser. Undersökningen visar att den boendegrupp som definieras som "cyklister och kollektivtrafikresenärer" ställer sig mest positiva till en möjlig flytt till ett boende med lågt p-tal. Grupperna "vanebilister" och "ombytliga bilister" var istället mer kritiska och såg det som viktigt att ha tillgång till en parkeringsplats nära bostaden (Kupersmith och Henriksson 2014).

En annan studie som i likhet med Roth et al (2018) behandlar utfallet av projekt med flexibla och reducerade p-tal är Hrelja et al (2016) studie av flerbostadsprojektet Porslinsfabriken i Göteborg där p-talet sänkts till 0,57. Även om majoriteten av inflyttarna inte förändrade sitt bilinnehav eller sin bilanvändning så var det ändå en femtedel av hushållen som minskade sitt bilinnehav. En femtedel sa sig åka mer kollektivt och hela 30 procent sa sig också köra mindre bil. Samtidigt konstaterar Hrelja et al (2016) att:

*"Huruvida förändringarna i gång, cykel och kollektivtrafikresande är orsakat av den lägre parkeringsnormen eller Porslinsfabrikens centrala läge samt goda kollektivtrafikförsörjning är emellertid inte klarlagt i denna studie"* (Hrelja et al 2016, 48).

Ytterligare ett svenskt fall som kan vara relevant att nämna är kvarteret Fullriggaren i Malmö. Projektet utgör ett av de fall som Roth et al (2018) har studerat och är det första storskaliga projektet där Malmö Stad har tillåtit sänkt p-tal i utbyte mot mobilitetsinsatser. Mellan 2011 och 2013 färdigställdes projektets drygt 600 lägenheter med ett p-tal på 0,8 istället för utgångsvärdet på 1,1 (Roth et al 2018). Malmö Stad (2013b) har gjort en enkätundersökning som boende i Fullriggaren har fått besvara. Denna enkätundersökning visar att drygt hälften av de svarande hade egen bil vilket är lägre än genomsnittet i

övriga Västra Hamnen. Det faktiska p-talet som beräknades utifrån undersökningen var 0,6 bilar per lägenhet (Malmö Stad 2013).

I fallet med Fullriggaren sänktes p-talet förutsatt att fastighetsägarna införde mobilitetsinsatser. Dessa insatser utgjordes i första hand av kostnadsfritt bilpoolsmedlemskap för de boende i 5 år samt tillgång till cykelpool för vissa av fastigheterna (Malmö Stad 2013b). I Roth et al (2018) studie ingår den typen av insatser i flera av de studerade fallen och inte minst bilpool tycks vara en central del av implementeringen av flexibla p-tal. Skiöld och Envall (2016) framhåller också bilpooler som ett viktigt inslag för individers ställningstagande kring bilägande. Bilpooler har på senare år fått stor uppmärksamhet och studier visar på att en bilpoolsbil kan ersätta mellan 5 och 10 privatägda bilar (Roth et al 2018). Dock bör poängteras att sådana undersökningar inte har utgått från beräkningar där bilpoolsmedlemskap inkluderas i hyran istället för att det söks aktivt av användarna. När det gäller användandet av flexibla p-tal framhåller Skiöld och Envall (2016) att det behövs flera olika mobilitetsinsatser som komplement till bilpool för att möjliggöra för förändrade och mer hållbara resval.

Skiöld och Envall (2016) lyfter vidare fram en positiv syn på mobilitetsinsatsers möjlighet att påverka resebeteenden. Roth et al (2018) beskriver också delade mobilitetstjänster likt bilpooler som en viktig del av framtidens mobilitet. Samtidigt visar Roth et al (2018), till skillnad från Skiöld och Envall (2016) också på en kontrasterande syn utifrån sin kunskapsöversikt: "[...] *det [går] inte att utifrån studien dra slutsatsen att subventionerade mobilitetstjänster är en framgångsfaktor eller har stor betydelse för resvanor och bilinnehav i de undersökta projekten.*" (Roth et al 2018, 69). Citatet visar på en mer kritisk inställning till effekterna av mobilitetsinsatser. Liksom för flexibla p-tal generellt så tycks det alltså finnas en viss osäkerhet kring de mobilitetsinsatser som ofta ingår som en del i reducerade p-tal.

### 3.2.3 Drivkrafter bakom projekt med låga p-tal

Roth et al (2018) har i sin studie av projekt med låga p-tal även behandlat drivkrafter. För kommunernas sida tycks drivkrafterna framförallt ha varit att uppfylla olika hållbarhetsmål om förtätning och minskat bilberoende. Även möjligheten att vara en föregångare och få till spjutspetsprojekt beskrivs kunna vara en drivkraft för kommuner (Roth et al 2018). Enligt Morris et al (2009) ökar bilfritt bostadsbyggande utbudet av prisvärda bostäder, vilket potentiellt skulle kunna vara en drivkraft för lokala myndigheter. Också Holmberg et al (2017) lyfter fram att kommunen kan ha ett intresse i att sänka kostnaderna för nybyggnation. När det gäller exploatörerna fastslår Roth et al (2018) att: *"Exploatörernas drivkrafter är dels ekonomiska, då parkering utgör en betydande kostnad vid nybyggnation, men också marknadsmässiga i ett vidare perspektiv på så sätt att de vill erbjuda det kunderna efterfrågar"* (Roth et al 2018, 63). Ragnå (2017) har studerat projektet med kvarteret Fullriggaren utifrån aspekten med bilpool och visar på liknande slutsatser kring exploatörernas drivkrafter som Roth et al (2018). Byggherrarna hade en positiv inställning till att införa bilpool eftersom det både möjliggjorde lägre p-tal (sparade utgifter) och fungerade som ett mervärde att erbjuda kunderna (Ragnå 2017).

För de boende i bostadsprojekt med låga p-tal är det, enligt Roth et al (2018), framförallt önskan om ett attraktivt boende med god tillgänglighet utan bil som lockat. För många som bor i en urban miljö kan det finnas god tillgänglighet till service och annat även utan egen bil. Även om bilen för många människor är avgörande för den vardagliga mobiliteten så kan det påpekas att endast hälften av Sveriges befolkning använder bil en genomsnittlig dag (Winslott Hiselius, Smidfelt Rosqvist 2018). Utifrån detta behöver frånvaro av parkeringsplatser för vissa grupper inte upplevas som något negativt utan som Roth et al (2018) framhåller kan önskan om ett attraktivt boende i en urban miljö väga betydligt tyngre än ett stort parkeringsutbud. När det gäller de boende i specifikt bilfria projekt menar Kuschner (2005) att boendevalet sker på ideologisk grund snarare än att främst handla om önskan om ett attraktivt, urbant boende. Kuschner (2005) lyfter utifrån sina fallstudier fram hur inflyttarna genom sitt bilfria boende strävar efter en hållbar gemenskap.

## 4 Fallbeskrivning av Ohboy - process och utfall

*I detta avsnitt presenteras delar av det material som tagits fram inom fallstudien av Ohboy. I avsnitt 4.1 behandlas material som berör delfråga 1 om processen bakom Ohboy och i avsnitt 4.2 behandlas material som berör delfråga 2 om utfallet av Ohboy.*

### 4.1 Processen bakom Ohboy

Genomförda aktörsintervjuer har bidragit till en förståelse för vad som *kännetecknar planeringsprocessen* för Ohboy. Tillsammans med dokumentstudierna utgör intervjuerna stommen för den beskrivning som här ges av Ohboys framväxt och aktörernas respektive drivkrafter.

#### 4.1.1 Ohboys framväxt - från konceptförslag till bygglov

Den första dialogen mellan Hauschild+Siegel (exploatören) och Malmö Stad (kommunen) om att uppföra ett bostadshus med sänkt p-tal inleddes 2014. Då fanns redan en detaljplan antagen och Hauschild+Siegel hade sedan tidigare förvärvat tomten med syfte att uppföra bostäder (Intervju H+S 2018a). Bygglov beviljades 2015 och Ohboy stod sedan klart för inflyttning i februari 2017.

Initiativet till att exploateringen skulle bli just ett pilotprojekt för p-tal 0 kom helt från Hauschild+Siegels sida (intervju H+S 2018a, intervju Malmö Stad 2018a). Såväl exploatörens projektutvecklare som deras kontaktperson hos Malmö Stad framhåller dock att kommunen hade en positiv grundinställning till förslaget och att Ohboy möjliggjordes genom en god dialog mellan exploatör och kommun (intervju H+S 2018a, intervju Malmö Stad 2018a). Exploatören tog fram ett tydligt koncept om att bygga helt utan parkering vilket presenterades för kommunen inför bygglovsansökan (intervju Malmö Stad 2018a). Exploatören framhäver att den första konceptpresentationen till stora delar stämmer överens med den projektbeskrivning (se Hauschild+Siegel 2015) som slutligen skickades in när bygglovet beviljades (intervju H+S 2018a).

#### Avsteg från det normala tillvägagångssättet

Vanligtvis behöver en fastighetsägare vid bygglovsprövning redovisa hur parkeringsbehovet för fastigheten tillgodoses. Utifrån gällande p-norm ställer alltså Malmö Stad i normalfallet ett minimikrav på hur många parkeringsplatser som fastighetsägaren behöver tillföra. Det projektspecifika p-talet i lovgivningen sätts inom normalspannet på 0,7-1,0 bilparkeringar per lägenhet (Malmö Stad 2010). I p-normen framhålls också att om extraordinärt goda förutsättningar finns och bostadshuset ansluts till bilpool så kan en reduktion från detta normalspann ske, som läggs ner till 0,5 bilparkeringar per lägenhet (Malmö Stad 2010, 18). Om Ohboy hade behandlats utifrån det normala tillvägagångssättet hade Malmö Stad alltså behövt ställa krav på Hauschild+Siegel att ordna åtminstone 0,5 parkeringar per lägenhet.

Efter att ett projektspecifikt p-tal har satts ska exploatören vanligtvis ordna dessa parkeringsplatser inom den tomt som ska bebyggas. I vissa fall är detta inte möjligt och då kan möjlighet istället finnas för exploatören att genom avtal med kommunen (eller en annan fastighetsägare) köpa in sig på en närliggande parkeringsanläggning. Detta tillvägagångssätt kallas för parkeringsköp (Malmö Stad 2010). I fallet med Ohboy gjordes bedömningen att den aktuella tomten var för smal för att parkeringsplatser skulle kunna skapas på tomten i form av ett underjordiskt garage. Så om Ohboy inte hade blivit ett pilotprojekt för p-tal 0 hade Hauschild+Siegel istället behövt göra ett parkeringsköp för ett närliggande parkeringshus och på så vis betala för ett visst antal parkeringsplatser (Intervju Malmö Stad 2018a).

Inför bygglovsansökan för Ohboy lämnades en ekonomisk kalkyl in från Hauschild+Siegel (se bilaga a). Detta gjordes för att påvisa att lika stor kostnad som exploatören hade behövt lägga på parkeringsköp om Ohboy hade byggts som ett vanligt bostadshus nu skulle läggas på mobilitetsinsatser (intervju Malmö Stad

2018a). Att lösa detta parkeringsbehov för 55 lägenheter genom parkeringsköp i parkeringshus skulle ha kostat exploatören drygt 4,5 miljoner kronor (utifrån ett p-tal på 0,75 och med en kostnad på 100 000 per parkering). Men eftersom Ohboy fick p-tal 0 och behandlades som ett avsteg från det normala tillvägagångssättet behövde Hauschild+Siegel inte bekosta någon parkering för varken boende eller besökare. Enligt bygglovskalkylen ska Hauschild+Siegel dock lägga motsvarande summa på mobilitetsinsatser, utvärdering och marknadsföring de första 10 åren.

### Driven exploatör och tillåtande kommun

Utifrån intervjun med projektutvecklaren vid Hauschild+Siegel framkommer en bild av en väldigt driven exploatör med en tydlig vision om ett bilfritt boende. Trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret, som också var exploatörens kontaktperson vid Malmö Stad, bekräftar denna bild. Vidare beskriver trafikplaneraren att exploatörens förslag låg i linje med kommunens visioner samtidigt som förslaget också väckte nya tankar: *“Kan man bygga ett bilfritt boende, fungerar det i praktiken?”* (Intervju Malmö Stad 2018a). Eftersom exploatörens förslag krävde att det standardiserade tillvägagångssättet för att bestämma p-tal frångicks lyfte kontaktpersonen förslaget vidare till en ledningsgrupp inom kommunen. Också denna grupp var positiv till idén om att frångå gällande p-norm vilket möjliggjorde för en fortsatt dialog mellan kommunen och exploatören gällande genomförandet.

Trots att kommunen hade en positiv grundinställning till projektet så poängterar trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret att ett bilfritt boende var ett helt nytt koncept för kommunen. Därmed fanns det en mängd nya detaljfrågor att reda ut om exempelvis mobilitetsinsatsernas utformning. Vidare fanns inledningsvis en stor osäkerhet kring vilka juridiska krav som borde och kunde ställas i ett sådant här pilotprojekt (intervju Malmö Stad 2018a). Upprepade gånger under intervjun lyfter trafikplaneraren fram just en *framgångsrik dialog* som central för att kunna bemöta de frågor som behövde redas ut innan projektet kunde beviljas bygglov.

*“Cheferna tyckte att inriktningen på projektet var intressant och bestämde att det är något som vi ska arbeta vidare med, vilket jag blev väldigt glad för. Men det finns en hel del frågetecken att reda ut och det behöver göras en hel del kompletteringar.”*

(Mail skickat från Malmö Stad till Hauschild+Siegel, 13 november 2014.)

Som citatet illustrerar så bekräftar mailkorrespondensen mellan exploatörens projektutvecklare och deras kontaktperson på Malmö Stad den bild som framkommit i intervjuerna om en positivt inställd kommun. Men citatet visar också på de många detaljfrågor som kommunen vill reda ut innan bygglov kunde ges, exempelvis gällande mobilitetslösningarnas utformning. Hauschild+Siegels projektutvecklare framhåller i intervjun att det är viktigt att kommuner, som i fallet med Ohboy, visar en öppenhet för pilotprojekt då detta driver stadsutvecklingen framåt. *“Det är jättebra att de [Malmö Stad] har visat en öppenhet, det är en förutsättning för innovativa projekt”* (intervju H+S 2018a).

Utifrån beskrivningen ovan av *Ohboy från konceptförslag till bygglov* kan vissa centrala aspekter lyftas fram:

- Det fanns en driven aktör som presenterade ett projektförslag som tydligt avvek från det generella bostadsbyggandet.
- För att kunna ge bygglov till projektet valde Malmö Stad att göra ett avsteg från sin egna p-norm.
- Pilotprojektet som format var centralt för processen och såväl exploatören som kommunen framhåller hur processen från konceptförslag till bygglov kännetecknats av en konstruktiv dialog.

För att bättre förstå de incitamentsstrukturer som ligger till grund för att dels exploatören presenterade detta förslag och dels att kommunen valde att göra avsteg från sin planeringspraktik redovisas i nästkommande avsnitt de *drivkrafter* som har kunnat identifieras utifrån genomförda intervjuer.

#### 4.1.2 Exploatörens drivkrafter

I beskrivningen ovan av *Ohboy från konceptförslag till bygglov* redovisas en bild av en driven exploatör som vill genomföra ett projekt som går emot dagens generella bostadsutveckling och planeringsprocess. Men vad har egentligen drivit Hauschild+Siegel till att ta fram och utveckla detta koncept? Utifrån genomförd intervju beskrivs drivkrafterna nedan utifrån rubrikerna *Hållbarhet som affärsidé* samt *Plats och Ekonomi*.



### Hållbarhet som affärsidé

En ingång till frågan om exploatörens drivkrafter för att utveckla ett bilfritt boende kan vara att studera hur företaget beskriver projektet och sig själva som företag. Projektutvecklaren vid Hauschild+Siegel menar att deras affärsidé bygger på att skapa moderna urbana livsmiljöer. Att ta vardagsfrågor och omvandla dem till arkitektur, exempelvis till ett livsstilsboende, är deras grundidé. Projektutvecklaren menar att hållbarhet som begrepp visserligen kan vara urvattnat men att just en balans mellan de ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekterna är en central utgångspunkt för deras projekt (intervju H+S 2018a).

I bygglovsansökan framkommer just ett tydligt fokus på projektets bidrag till hållbarhet. Som slogan för Ohboy används *“Maximal mobilitet. Minimal miljöbelastning. Ett hus fritt från parkering”* (Hauschild+Siegel 2015, 1). Enligt exploatörens egna beräkningar inför projektet förväntas hyresgästerna i snitt endast ha en tredjedel så stort koldioxidutsläpp per år som genomsnittssvensken (Malmö Stad 2017). Projektutvecklaren framhåller också Ohboy som ett uttryck för en modern urban livsstil där möjligheten att leva utan bil tillför ett värde. Även om Ohboy är det första parkeringsfria projektet som exploatören utvecklat så poängterar projektutvecklaren att mobilitetsfrågorna på ett eller annat sätt alltid finns med i deras projekt. Att skapa smarta mobilitetslösningar istället för kostsamma bilparkeringar beskrivs vara en del i att skapa en attraktiv produkt som efterfrågas av kunderna på bostadsmarknaden. Exploatören framhåller också att det har varit en stor efterfrågan på att få flytta in i huset (intervju H+S 2018a).

### Plats och Ekonomi

En viktig faktor som också lyfts fram i såväl intervjun som i projektbeskrivningen är platsen (intervju H+S 2018a, Hauschild+Siegel 2015). I projektbeskrivningen framhålls att det är ett *“bra läge för ett pilotprojekt”* (Hauschild+Siegel 2015, 3). Det som åsyftas är att lokaliseringen ses som kollektivtrafiknära samt att skolor, matbutiker och annan service väldigt lättillgängligt både till fots och via det välutbyggda cykelnätet (Hauschild+Siegel 2015). Just denna platsaspekt är något som projektutvecklaren återkommer till ett flertal gånger under intervjun. Han framhåller att platsanalysen tillsammans med det faktum att de avsåg att bygga hyresrätter av mindre storlek gjorde att behovet av bilparkering inte bedömdes bli så stort. Att finansiera parkeringar som förmodligen bara en del av de boende skulle använda upplevdes som orimligt av Hauschild+Siegel. Att istället kunna erbjuda sina kunder ett större mervärde genom att satsa på mobilitetsinsatser såg de som en drivkraft (Intervju H+S 2018a).

Relaterat till mervärde för kunderna så tar projektutvecklaren också upp att de som exploatör är kostnadsmedvetna och att parkering utgör en stor kostnad för dem. Trots att ett parkeringsköp beräknades kosta drygt 4,5 miljon (se bilaga a) så menar dock projektutvecklaren att det i deras fall med Ohboy inte har varit en direkt ekonomisk vinstaffär eller drivkraft att bygga färre parkeringar. Detta då motsvarande summa istället har lagts eller ska läggas på konceptutveckling, utvärdering, mobilitetsinsatser och liknande. Vinsten beskrivs istället vara att de har skapat en produkt som efterfrågas av hyresgästerna. Projektutvecklaren medger också att Ohboy långsiktigt är en ekonomiskt god affär som har stor betydelse för företaget och deras varumärke eftersom projektet kommit att bli väldigt uppmärksammat (intervju H+S 2018a).

När det gäller hyresnivåer så menar projektutvecklaren att ett stort mervärde för kunderna har prioriterats framför att pressa ner månadshyrorna. Projektutvecklaren menar också att det nästan är omöjligt att bygga billigare hyresrätter. Däremot menar han att det mervärde som Ohboy skapar, det vill säga att ett liv utan egen bil underlättas, är något som de boende indirekt kan spara pengar på. Kopplat till drivkrafter kan också nämnas att projektutvecklaren framhåller att en stor utveckling skett de senaste 15 åren som möjliggjort projekt Ohboy: *“[...] det finns [numera] en större marknadsacceptans för nya boendeformer, och detta är något som har förändrats och som vi jobbar mycket med”* (Intervju H+S 2018a).

### 4.1.3 Kommunens drivkrafter

Kommunen har haft en viktig roll i och med att tjänstepersonernas (och i slutändan politikernas) acceptans har krävts för att möjliggöra Ohboy som ett avsteg från det normala tillvägagångssättet. Därmed är det intressant att studera drivkrafterna bakom kommunens agerande.

### **Hållbarhet som drivkraft**

Malmö Stads motiv för att tillåta Ohboy tycks främst vara grundat i en hållbarhetsvision. Ur ett generellt perspektiv så finns politiskt antagna mål om förtätning, ökad effektivitet i markanvändning, en attraktiv stadsmiljö samt olika miljömål likt minskad andel bilresor som alla är mål som talar för sänkta p-tal (Intervju Malmö Stad 2018b). Gällande specifikt Ohboy framhåller trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret att projektet mycket riktigt låg i linje med dessa beslutade mål och den politiska viljan inom kommunen. Så även om projektet inte låg i linje med just kommunens p-norm så fanns det andra politiskt antagna dokument som kunde motivera att Ohboy utformades som ett pilotprojekt för p-tal 0 (Intervju Malmö Stad 2018a).

### **Pilotprojekt för hållbar stadsutveckling**

Något år innan Hauschild+Siegel presenterade idén om Ohboy som ett bilfritt boende hade projektet Fullriggaren genomförts i Malmö. Så när möjligheten med Ohboy dök upp såg tjänstepersonerna och politikerna Ohboy som ett naturligt steg att gå längre och faktiskt testa att styra mot de färdmedelsmål som kommunen har (Intervju Malmö Stad 2018a). Trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret framhåller hur projektet låg helt rätt i tiden med både förvaltningens arbete med flexibla p-tal och stadsbyggnadsnämnd ambitioner om att sänka p-talen. Hon lyfter till och med fram att *“det kändes svårt att säga nej i det läget som det var, vi hade ju sagt själva att vi ville prova detta och det fanns ett genomarbetat tänk”* (intervju Malmö Stad 2018a). I dokumentet *“Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla”* (Malmö Stad 2013a) finns också en formulering om att bilfritt boende skulle kunna testas i Västra hamnen, en formulering som trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret hänvisar till.

Återkommande för intervjuerna med båda informanterna vid Malmö Stad är att hanteringen av parkeringsfrågan i fallet med Ohboy motiveras utifrån att det var ett test, en pilotverksamhet (intervju Malmö Stad 2018 a, b). Det tycks till och med vara så att pilotprojektet som format har varit något som drivit kommunen till att möjliggöra Ohboy, eller åtminstone att formatet varit en central del av processen. Ohboy lyfts fram som en möjlighet för kommunen att lära sig, även om utfallet inte skulle bli helt bilfritt. Vilka lärdomar som kommunen hoppas kunna få framgår dock inte tydligt utifrån kommunens beskrivning av projektet på sin hemsida (Malmö stad 2018) eller utifrån genomförda intervjuer (Intervju Malmö Stad 2018 a,b).

### **Sänkt byggkostnad - drivkraft även för kommunen?**

Båda informanterna vid Malmö Stad framhåller att det generellt är ekonomiska incitament som motiverar exploatörer när det gäller flexibla (sänkta) p-tal. Detta beskrivs vidare som en “win-win”-situation där kommunen kan arbeta för en mer hållbar och attraktiv stad medan exploatörerna får en lägre byggkostnad (intervju Malmö Stad 2018 a,b). Trafikplaneraren vid Stadsbyggnadskontoret framhåller också sänkta byggkostnader som en generell drivkraft även för kommunen. Kommunen har nämligen ett intresse av att det byggs fler bostäder och att sänka p-talen kan ses som en åtgärd som potentiellt stimulerar ökat byggande genom att byggherrarnas möjlighet till lönsamhet ökar. Informanten lyfter dock fram att det i dagsläget inte nödvändigtvis finns någon koppling mellan sänkt byggkostnad och sänkt boendekostnad. Att bryta ut parkeringen från övriga byggkostnader beskrivs dock som ett möjligt första steg för att potentiellt sänka bostadskostnaden (Intervju Malmö Stad 2018 b).

När det gäller specifikt Ohboy tycks dock inte aspekten med sänkt byggkostnad (eller boendekostnad) vara ett framträdande motiv från kommunens sida. Informanterna vid Malmö Stad nämner inte detta som en drivkraft eller ett värde med Ohboy. Dessutom har kommunens krav på exploatören varit att hela den kostnad som parkering för ett vanligt hus skulle ha kostat istället investeras i mobilitet på andra sätt. Om detta faktiskt görs så innebär det att den totala byggkostnaden inte har sänkts - trots att 0 parkeringar har byggts. Trafikplaneraren vid Fastighets- och Gatukontoret förklarar kommunens krav utifrån kommunallagens likställighetsprincip. Om alla andra exploatörer i området har behövt betala för parkering så ska inte en viss exploatör slippa en sådan typ av kostnad och ansvar (intervju Malmö Stad 2018a).

### **Drivkrafter för kommun och exploatör**

Sammanfattningsvis går det utifrån genomförda intervjuer med Malmö Stad och Hauschild+Siegel att lyfta fram vissa drivkrafter.

- För exploatören tycks det finnas ekonomiska drivkrafter till att vilja utveckla ett bilfritt boende. Enligt exploatören själv handlar det dock inte om en direkt besparing i att bygga utan parkering. Snarare framhålls det ekonomiska motivet i att skapa en attraktiv produkt som efterfrågas på marknaden, som stärker företagets hållbarhetsprofil och som är anpassad till den specifika platsen.
  - Från kommunens sida tycks beslutet att tillåta ett boende utan parkering motiveras utifrån olika mål och visioner om hållbar stadsutveckling. Exempelvis lyfts bilfritt boende fram som en lärande pilotverksamhet där parkering används som styrmedel för hållbar mobilitet.
- Processen bakom Ohboy analyseras djupare och sätts i en planeringsteoretisk kontext i avsnitt 5.1. Dessförinnan behandlas dock *utfallet av Ohboy* i nästkommande avsnitt.

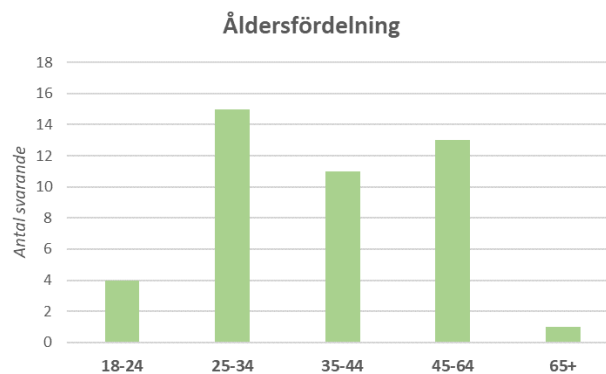
## 4.2 Utfall av Ohboy och de boendes uppfattningar

Den enkätstudie och de fyra boendeintervjuer som genomförts utgör grunden för att undersöka delfrågan om *hur Ohboy svarar mot de boendes mobilitetsbehov samt strävan efter en hållbar mobilitet*. Här redovisas material från enkät och intervjuer på följande vis: utifrån olika teman presenteras först kortfattat *Enkätresultat* med tillhörande figurer och därefter ges ett *Fördjupande perspektiv* där enkätresultat utvecklas vidare och kompletteras med material från boendeintervjuerna. Avsnittet inleds med en beskrivning av *De boende i Ohboy* innan *Mobilitet och insatser* behandlas.

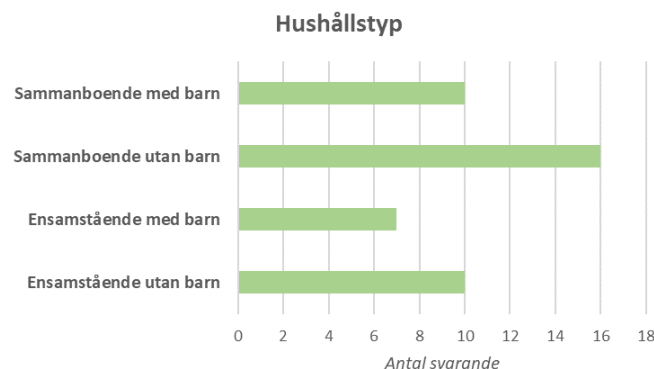
### 4.2.1 De boende i Ohboy

#### Boendegruppen och deras motiv till att flytta till Ohboy - enkätresultat

Enkäten visar på att det finns en stor åldersmässig spridning bland de boende i Ohboy. Lägenhetsstorlekarna är främst 2or eller 3or men totalt finns också 10 lägenheter som är 4or eller 5or vilket återspeglas i att det finns en del barnfamiljer i huset. Omkring 40 procent av de svarande har uppgett att de har hemmaboende barn i sitt hushåll. Som framgår av Figur 8 och Figur 9 är "sammanboende utan barn" dock den vanligaste hushållstypen och 25-34 den vanligaste ålderskategorin. Yngre par är alltså en framträdande grupp i Ohboy medan kategorin 65+ är tydligt underrepresenterad.



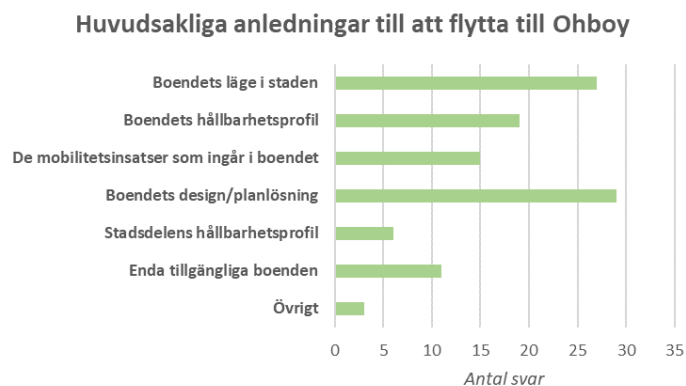
Figur 8. De boendes åldersfördelning.



Figur 9. De boendes hushållstyper.

När det gäller sysselsättning så är de allra flesta anställda eller egna företagare, drygt 80 procent. Omkring 15 procent uppger att de studerar. De allra flesta har också sitt arbete eller sina studier i relativ närhet från sitt hem. Fyra femtedelar arbetar eller studerar nämligen i Malmö och resterande femtedel har sin sysselsättning i antingen Köpenhamn, Lund eller någon annan skånsk kommun. Gällande etnicitet så är knappt 20 procent av de svarande utlandsfödda vilket är något lägre än Malmös genomsnitt på 33 procent. Inkomstmässigt har 80 procent av de svarande en månadsinkomst som är högre eller betydligt högre än Malmös genomsnitt (Malmö Stad 2018b).

I enkäten fick de boende frågan om vilka anledningar som var de främsta till att de flyttade till Ohboy. Som redovisas i Figur 10 så tycks husets läge samt utformningen med design och planlösning ha varit viktigt för inflyttarna. Många har också angett boendets hållbarhetsprofil och/eller de mobilitetsinsatser som ingår i boendet som anledningar till att flytta till Ohboy. En stor majoritet av inflyttarna kommer från andra hyresrätter. Övriga har flyttat in från bostadsrätter medan endast någon enstaka person har flyttat till Ohboy från radhus/villa eller annan boendeform.



Figur 10. De boendes anledningar till inflyttning.

### Boendegruppen och deras motiv till att flytta till Ohboy - fördjupande perspektiv

Utifrån enkäten kan konstateras att det är en relativt sett välbeställd grupp som bor i Ohboy. Detta återspeglas också i hyresnivåerna. Nybyggda hyresrätter har generellt en betydligt högre månadshyra än äldre delar av bostadsbeståndet (Hyresgästföreningen 2018). Exempelvis är Ohboys kvadratmeterpris omkring 60 procent högre än genomsnittet för Malmös samtliga hyresrätter (ibid). Men även när Ohboy jämförs med andra nybyggda hyresrätter som färdigställdes 2017 så är hyresnivåerna relativt sett höga. Kvadratmeterpriset för Ohboys lägenheter är nämligen drygt 10 procent högre än genomsnittet för riket (SCB 2018a). I total månadskostnad innebär detta en hyra på cirka 9 000 kr för 2:or i Ohboy vilket kan jämföras med 8000 kr för nybyggda 2:or i Sverige och 7500 kr för andra nybyggda 2:or i Malmö-regionen. Motsvarande siffror för 4:or är cirka 14 000 kr i Ohboy-huset och 12 000 kr respektive 11 500 kr för Sverige och Malmö-regionen (SCB 2018a, SCB 2018b, intervju H+S 2018b).

Utifrån enkäten kan konstateras att några svarande har lyft fram “enda tillgängliga boende” som främsta anledning till att flytta till Ohboy. Ett sådant svar skulle kunna tyda på att inte samtliga i huset aktivt har sökt sig specifikt till Ohboy och det bilfria konceptet. Som framgår i Figur 10 har de flesta svarande valt flera svarsalternativ vilket tyder på att det är en kombination av olika anledningar som tycks ha lockat inflyttarna. En person beskriver i kommentarsfältet hur hen: *“letat länge efter hyreslägenhet i Västra hamnen men inte hittat något intressant förrän detta dök upp. Allt från design till tänket känns så rätt!”*.

Den blandade bild som framkommer i Figur 10 bekräftas också utifrån genomförda boendeintervjuer. Informanterna var alla positiva till mobilitetskonceptet men för två av dem verkar inte mobilitetskonceptet i sig ha varit en drivkraft för att flytta till Ohboy. Informant 4 framhåller till exempel att även om hon jobbar med miljöfrågor och gillar hållbarhetsidén så var det inte i första hand mobilitetskonceptet som lockade. Istället handlade det mer om att hon och hennes partner sökte efter en modern hyresrätt i Västra Hamnen. En annan informant framhåller dock de specifika mobilitetsinsatserna som en av huvudanledningarna till att flytta till Ohboy:

*“Det som talade för var också bilpoolsystemet, att det fanns möjlighet att på ett enkelt sätt låna bil utan att behöva ha en egen bil - för så mycket kör vi inte, eller vill inte köra”* (Informant 2).

#### 4.2.2 Mobilitet och insatser

##### Användning av mobilitetsinsatser - enkätresultat

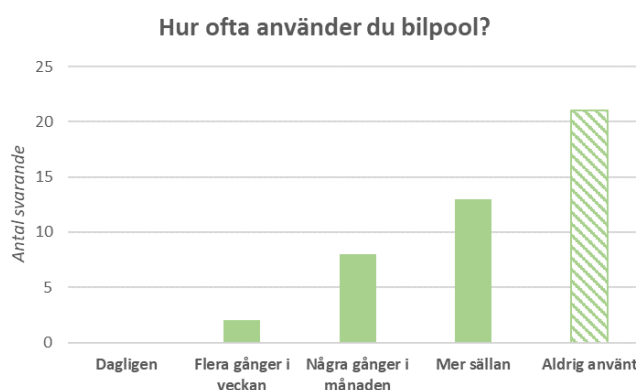
I enkäten har de svarande fått uppge hur ofta de använder boendets mobilitetsinsatser. Vad som räknas som en mobilitetsinsats i uppsatsen utgår från bygglovskalkylen (se bilaga a) med uppdatering från Hauschild+Siegel av vad som faktiskt blivit av (Intervju H+S2018b). De insatser som tas upp i enkäten redovisas i Tabell 3. Dessa insatser är tänkta att uppmuntra till hållbart resande och underlätta ett liv utan egen bil (Hauschild+Siegel 2015). På markplan finns en vanlig cykelparkering inomhus som anses vara av god standard men som inte räknas som en mobilitetsinsats (intervju H+S 2018a). Vidare kan nämnas att det finns insatser som är tänkta att genomföras men som ännu inte blivit av, till exempel gratis cykelservice för de boende en gång per år (intervju H+S 2018b).

Tabell 3. Beskrivning av de mobilitetsinsatser som ingår i Ohboy.

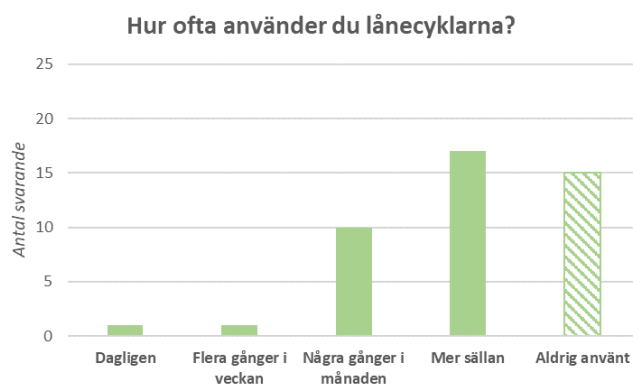
Mobilitetsinsats	Beskrivning
Låncyklar	Det finns ett antal transportcyklar, vikcyklar och elcyklar som de boende kan boka.
Bilpoolsmedlemskap	Medlemskap “small” ingår hos bilpoolsföretaget Sunfleet (kostar annars 199 kr/månad). Avgift per resa betalas dock som vanligt.
Jojo reskassa	Varje hushåll får pengar påladdat på ett kollektivtrafikkort från Skånetrafiken. För hushåll i 2or laddas 800 kr per år.
Bike&Ride+	Halva priset på månadsavgiften för Malmö Stads cykelparkeringsgarage som finns vid bland annat Malmö Central.
Cykelverkstad	I källarplan finns en cykelstation med verktyg.
Fixarstation	Utanför huset finns cykelpump och verktyg.
Cykelparkering utanför lägenhetsdörren	På loftgångarna har extra utrymme gjorts för cykelparkering (även kallat för cykelbalkong).
Cykelhiss	En extra bred hiss har installerats för att lådcyklar ska kunna tas med upp till lägenheten/loftgången.
Informationstavla med Skånetrafikens avgångar	I entrén finns skärm med avgångstider för kollektivtrafik.
Leveransboxar	I entrén finns boxar som är tänkta att kunna användas för att ta emot större försändelser samt returnering av paket. I dagsläget fungerar dock inte dessa som planerat då avtal saknas med många leverantörer.

Utifrån enkäten framgår att användningen av de olika mobilitetsinsatserna varierar stort. Den insats som är mest välanvänd är cykelparkeringen utanför lägenhetsdörren som 70 procent använder dagligen. En annan mobilitetsinsats som många boende har utnyttjat åtminstone någon gång är det förladdade kollektivtrafikkortet. 85 procent har använt kortet för att betala för en kollektivtrafikresa. 60 procent använder det dock högst någon gång per månad vilket antingen kan förklaras av att pengarna inte räcker till mer eller att de svarande inte reser med Skånetrafiken oftare än så.

När det gäller mobilitetsinsatser som inte har använts i lika stor utsträckning så sticker Bike&Ride+ ut. Endast någon enstaka person har nyttjat möjligheten till rabatterat medlemskap. Vid sidan av detta är bilpoolen en av de insatser som färst personer har använt. Som Figur 11 visar så har omkring hälften av de svarande aldrig testat på bilpool trots att medlemskap ingår hos Sunfleet. Samtidigt kan det lyftas fram att drygt 20 procent använder bilpoolen minst några gånger i månaden. Jämfört med bilpoolen så visar låncyklarna på en något större användning, vilket illustreras i Figur 12.



Figur 11. De boendes användning av Sunfleets bilpoolbilar.

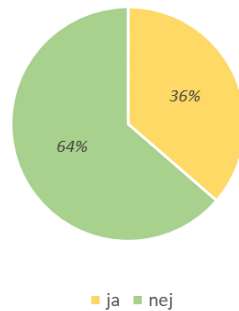


Figur 12. De boendes användning av husets låncyklar.

### Biläggande - enkätresultat

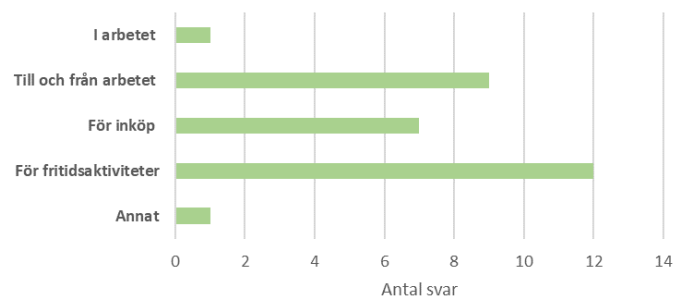
Begreppet bilfritt boende har som tidigare nämnt egentligen inget att göra med huruvida de boende äger egen bil eller ej. Däremot är biläggande en intressant parameter att behandla när utfallet av Ohboy diskuteras. Hur biläggandet ser ut kan relateras till frågeställningen om hur bilfritt boende svarar mot de boendes mobilitetsbehov. Som framgår i Figur 13 så har en dryg tredjedel av de svarande uppgett att de själva eller någon annan i deras hushåll äger en bil. Huruvida de boende förändrat sitt biläggande i och med flytten har inte berörts i enkäten.

### Äger du eller någon annan i ditt hushåll en bil?



Figur 13. Bilägande hos de boende.

### För vilket/vilka behov används huvudsakligen hushållets bil?



Figur 14. Användningsområde för den egna bilen.

De boende som har egen tycks använda bilen för blandade syften. Som komplement till Figur 14 kan nämnas att två tredjedelar av bilägarna använder bilen dagligen eller flera gånger i veckan. En tredjedel av bilägarna använder dock endast sin bil några gånger i månaden.

#### Bilägande - fördjupande perspektiv

I enkäten fick bilägarna också ge fritextsvar på varför de valde bilen för de resor som framkommer i Figur 14. Några av svaren berör att bilen är snabbare och bekvämare men framförallt verkar det finnas en upplevelse av att inga rimliga alternativ till bilen finns för de målpunkter som de boende vill ta sig till.

Den majoritet av de boende som i enkäten uppgav att de inte ägde egen bil fick svara på frågor om varför. En kombination av anledningar lyftes fram där anledningen "har inget behov av egen bil" fylldes i av nästan alla svarande. Knappt hälften angav också "miljöskäl" som en anledning medan "ekonomiska skäl" inte lyftes fram i lika hög utsträckning. De boende utan bil fick också frågan "Har ditt beslut att inte äga egen bil påverkats av att bilpoolsmedlemskap ingår i din hyra?". Även om tre fjärdedelar svarade nej så uppgav en fjärdedel att medlemskapet haft påverkan på deras beslut.

Utav de boende som intervjuats så var det två stycken som ägde egen bil. Båda dessa beskriver hur bilen framförallt används för fritidsaktiviteter. Informant 1 framhåller att bilen ger honom en flexibilitet att till exempel kunna göra utflykter till naturen på helger och att bilen är smidig för att lösa livspusslet med familj. Vidare lyfter han fram att det är bekvämt att ha en egen bil de gånger per år som han kör till fjällen. Samtidigt beskriver han bilen som "en onödig kostnad" och menar att när hans barn blir äldre så ska han gå över till bilpool istället för egen bil. Informant 4 framhåller på liknande sätt att bilen används främst för fritidsaktiviteter som de gör varje vecka men också för enstaka långresor eller enstaka inköp. Samtidigt är hon positiv till att det byggs hus utan parkering och menar att det framförallt är hennes sambo som är intresserad av att äga en egen bil. På frågan om vad i vardagen som fungerar utan egen bil svarar hon: "Allt egentligen, vi hade inte behövt ha en egen bil".

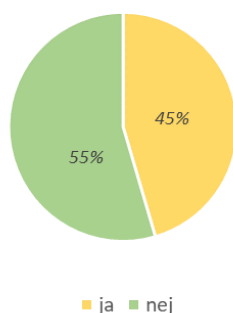
När det gäller anledningar till att inte äga en egen bil så lyfter informant 2 fram just miljöskäl. Hon beskriver sig själv som inbiten cyklist och lockades just av det bilfria konceptet. Även om hon inte har några planer på att skaffa bil så säger hon att föräldraskapet skapat nya insikter: *“Jag har aldrig känt att jag behövt bil, förens jag fick barn. Jag inser att folk skaffar bil när de får barn”*. Sedan flytten till Ohboy har hon börjat använda bilpool någon enstaka gång per månad, framförallt för de fritidsaktiviteter där bilen är mycket smidigare än kollektivtrafik. Hon framhåller att om bilpool inte ingått i hyran så hade hon inte självmant testat på konceptet.

Också informant 3 framhåller barn som en viktig faktor kring bilägande trots att han inte har barn själv och i dagsläget inte äger någon egen bil då han anser att kostnaden är större än behovet. Liksom informant 2 använder informant 3 också bilpoolen någon gång per månad och menar att han aldrig hade funderat på att gå med i Sunfleet eller liknande om det inte varit för att medlemskapet ingick i hyran. Även om han är kritisk till den plats som bilar ges i staden så medger han att han i framtiden kan tänka sig att skaffa egen bil: *“Om man får ungar och så ska de iväg på träning, då behöver man bil. Men fram tills dess tror jag inte det blir någon bil”*. När enkätsvaren över vilka i Ohboy som äger bil studeras framkommer endast en liten överrepresentation av barnfamiljer.

### Beteendeförändring och de boendes attityder till Ohboy - enkätresultat

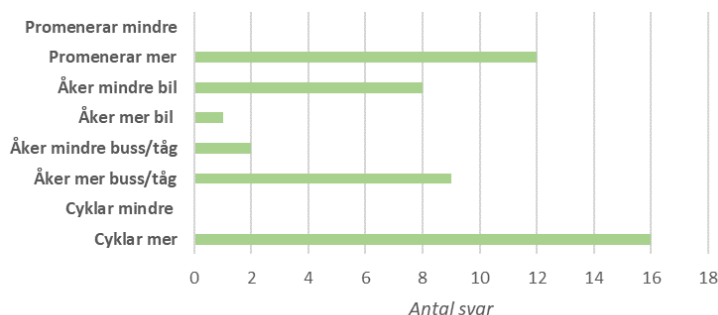
Även om drygt hälften av de svarande inte uppger sig ha fått några förändrade transportvanor sedan flytten till Ohboy så visar Figur 15 ändå att en stor del av de boende uppger sig ha förändrat hur mycket de cyklar, går, åker kollektivt eller bil. De 20 som svarade “JA” på förändringsfrågan fick också utveckla hur dessa förändringar har sett ut vilket visas i Figur 16. Det resultat som framkommer är att framförallt gång, cykling och kollektivtrafik tycks ha ökat för denna grupp sedan flytten till Ohboy.

Förändrade transportvanor sedan flytten till Ohboy?



Figur 15. Huruvida de boende fått förändrade transportvanor sedan flytten till Ohboy.

Förändrade transportvanor sedan flytten till Ohboy



Figur 16. Beskrivning av de nya transportvanorna.



I enkäten har de boende fått svara på varför de flyttat dit, hur användning av mobilitetsinsatser och bilägande ser ut samt i vilken utsträckning som beteendeförändringar har skett. Svaren utifrån dessa teman kan ses som en del i att öka förståelsen för de boendes erfarenheter. Att utifrån enkäten fastslå exakt vilka attityder som de boende har till Ohboy som bilfritt konceptboende (med allt vad det innebär) är dock inte helt enkelt. I nästkommande avsnitt ges ändå exempel utifrån ett fördjupande perspektiv.

### **Beteendeförändring och de boendes attityder till Ohboy - fördjupande perspektiv**

Utifrån enkätsvaren samt genomförda intervjuer går det att se vissa mönster gällande de boendes attityder till Ohboy. Följande kommentarer från enkäten kan lyftas fram för att illustrera den positiva attityd som verkar finnas hos en del av boendegruppen:

*“Tycker Ohboy är ett fantastiskt hus att bo i och älskar både konceptet, designen och sammanhållningen! Bara säkerheten som känns lite sådär...”* (Kommentar från enkäten)

*“Jag var utan bil/ körkort redan innan jag flyttade hit, och var vid det, så de möjligheter som erbjuds (bilpool, cykelpool, etc.) är egentligen inget jag utnyttjar (men fint att det finns).”* (Kommentar från enkäten)

Det andra citatet belyser hur det bland de boende kan finnas en positiv inställning till boendets mobilitetsinsatser trots att användningen för många av insatser inte är så frekvent. Att Ohboy har en uttalad hållbarhetsprofil samt att mobilitetsinsatser ingår i hyran var som tidigare nämnt också anledningar som de boende lyfte fram för att flytta hit. Intervjuerna ger stöd för att värden som hållbarhet är viktigt för de boende och en av de boende lyfter fram att det i första hand är en medveten medelklass som bor i huset. En av de intervjuade informanterna menar att de boende generellt har en väldigt positiv attityd till det bilfria konceptet och lyfter fram att *“Alla som bor här är stolta över huset”* (Informant 1). Även om det går att finna stöd för att många boende är nöjda med huset och implementerade mobilitetsinsatser så bör också poängteras att det även framkommer ett fåtal mer negativa kommentarer:

*“Mycket av det som ursprungligen utlovats fungerar inte. Gissar att detta är svårt att följa upp efter bygglov eller i exploateringsavtal. Leveransboxarna fungerar inte...Ärlig service av cyklar för huset har inte genomförts så här 1,5 år senare. Verkar inte finnas någon budget för kompletterande åtgärder, tex utöka cykelpool. Många i huset har bil eller mc trots husets inriktning, kanske ett tecken på att mobilitetsåtgärder som genomförts inte är tillräckligt.”* (Kommentar från enkäten).

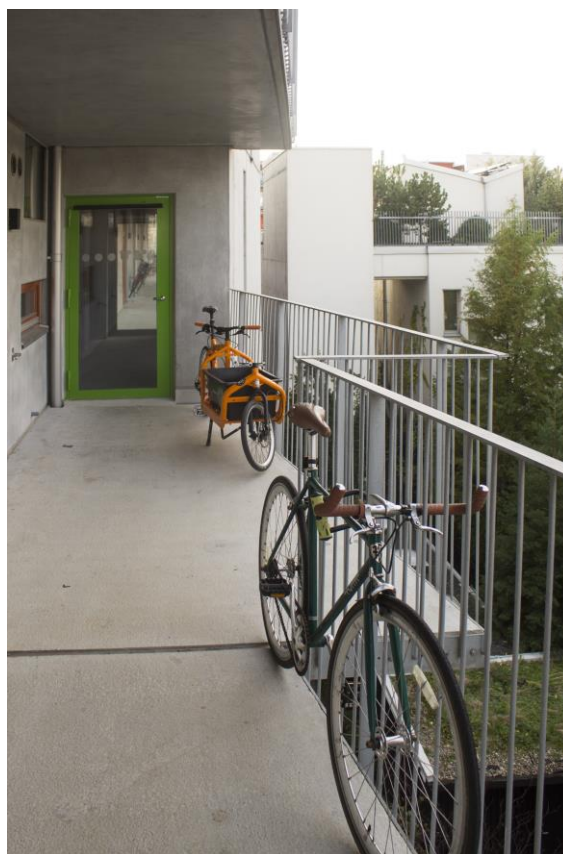
### **Mestadels positiva attityder men en del kritik mot cykelparkering**

Trots enstaka kritiska kommentarer likt citat ovan så har det i enkät och intervjuer framförallt framkommit positiva attityder gällande Ohboys bilfria koncept. Ingen kritik har riktats mot det faktum att inga parkeringar uppförts specifikt för Ohboy. Ingen kritik har heller riktats mot att mobilitetsinsatserna har bakats in i hyran och inga konkreta förslag på andra typer av mobilitetsinsatser har lämnats. Istället berör kritiken som framkommit snarare hur mobilitetsinsatserna fungerar i praktiken samt säkerheten i huset. Den enkätfråga som genererat flest kommentarer är en fråga om huruvida de boende är nöjda med husets cykelparkeringar gällande antal och utformning. 18 personer (ca 40 procent) har uppgett att cykelparkeringarna inte svarar mot deras behov och har lämnat kommentarer som utvecklar kritiken.

Den kritik som lyfts fram handlar framförallt om att cykelparkeringen som finns inomhus på markplan har bristfällig utformning och för få platser. *“Dåligt utformad cykelparkering i cykelgarage. Också dåligt med endast en parkering för lägenheten”* (kommentar från enkäten). Cykelstället i 2 våningar tycks utifrån kommentarerna i enkäten vara svårt att använda (se Figur 17) Vidare framhålls att det borde finnas besöksparkering för cyklisterna på husets framsida. Informant 1 beskriver sammanfattande att mer yta hade behövts för cykelparkering; för de boende, för besökare och för husets lånecyklar.



Figur 17. Det kritiserat cykelstället i två våningar.



Figur 18. Den välanvända cykelbalkongen.

En annan central del av kritiken som framkommit handlar om att cykelstölder har skett. Av att döma utifrån enkätsvaren och informanterna så upplevs stölder som ett tydligt problem. De fyra informanter som intervjuats tar själva upp cykelstölder som ett problem i huset och förklarar detta med att det tidigare varit för enkelt att ta sig in i huset via brandtrappor och loftgångar. Informant 4 framhåller dock att insatser nu har gjorts med lås, stängsel och kameraövervakning vilket hon tycker känns skönt då det ökar hennes trygghet.

Bortsett från de negativa kommentarerna om cykelparkering och stölder så framkommer annars i enkät och intervjuer en bild av att det i huset finns en större gemenskap än i ett "vanligt hyreshus". En kommentar i enkäten lyfter fram att det är: *"Bra och trevligt community i huset! Tillit mellan grannar och vi kan hjälpa varandra."* Utifrån intervjuerna med de boende framkommer att det finns en viss grannkänsla och grannsamverkan. Informant 2 lyfter till exempel fram att sådant som cykelpoolen och gemensamhetsytorna gör att *"[...] det finns naturliga saker att prata om"*. Dessutom lyfter hon och de andra informanterna fram att det finns en facebookgrupp för de boende som använts av folk som vill dela/låna saker, uppmärksamma sådant som inte fungerar eller tipsa om exempelvis de yoga-klasser som anordnas på husets takterrass.

### Hållbara transportbeteenden sedan tidigare?

När det gäller beteendeförändring så visade alltså enkäten på att omkring hälften av de svarande hade fått förändrade transportbeteenden sedan flytten. Utav de intervjuade informanterna så var det också två som uppgav sig ha fått förändrade transportsvanor vilket de främst förklarade med en förändrad livssituation snarare än husets bilfria koncept. De andra två framhöll hur deras transportbeteenden inte hade ändrats: *"Jag tänker att tanken är att man ska cykla mer, men vi cyklade ganska mycket redan innan. Vi hade nog redan livsstilen innan vi flyttade dit"* (Informant 4). Alla fyra informanter menade att de hade transporterat sig precis likadant som de gör nu även om de bott i ett "vanligt" hyreshus i samma kvarter där parkeringsgarage funnits och inga mobilitetsinsatser hade införts. Dock hade alla fyra informanter en mycket positiv inställning till

konceptet med mobilitetsinsatser och två av dem framhöll att deras vardagliga mobilitet blivit både smidigare och roligare tack vare husets cykelanpassningar.

Som tidigare nämnt har ingen kritik framkommit i enkät eller intervjuer gällande att bilparkering inte har byggts specifikt för de boende eller husets besökare. Tvärtom verkar det utifrån enkät och intervjuer finnas en attityd där cykelns fördelar och bilens nackdelar framhålls av de boende. Informant 4 menar också att en stor del av hennes grannar tycks eftersträva en hållbar livsstil. Som illustrerande exempel kan informant 1 lyftas fram, han svarade ja på frågan om bilinnehav men påpekade sedan direkt att han lever mer hållbart än genomsnittssvensken då han exempelvis inte flyger. De boende som intervjuats är alla positiva till att det byggs hus utan parkering och lyfter på olika sätt fram kritik mot dagens bilsamhälle: *“Som samhälle behöver vi åka mindre bil, och därför tycker jag att det är bra att man har ett boendekoncept som löser det åt en. Vi hyr ju ändå bil ganska ofta via bilpool nu när vi har barn”* (Informant 2).

Samtidigt går det inte att dra någon slutsats om att dessa bilkritiska attityder skulle delas av hela gruppen av boende. Tvärtom så finns det flera aspekter som talar emot detta, exempelvis är det en viss andel som äger egen bil. Att inte äga en egen bil behöver inte heller motiveras av ideologiska skäl, den främsta anledningen bland de som inte ägde bil var trots allt att de inte upplevde sig ha något behov. Även om det tycks finnas en grupp som valt boendet just för att de attraheras av boendets hållbarhetsprofil och mobilitetsinsatser så pekar enkäten på att det är en kombination av faktorer som lockat de boende till Ohboy.

## 5 Analys och diskussion

*I detta avsnitt kopplas uppsatsens fallstudie (avsnitt 4) samman med planeringsteori och tidigare forskning (avsnitt 3). Till att börja med analyseras delfråga 1 om processen bakom Ohboy i avsnitt 5.1 medan delfråga 2 om utfallet av Ohboy analyseras i avsnitt 5.2. Den övergripande frågeställningen behandlas både i såväl 5.1 som 5.2 men med en fördjupande diskussion i avsnitt 5.3.*

### 5.1 Förutsättningar för bilfritt boende - processen bakom Ohboy

I avsnitt 3.1 presenterades de tre tematiska områdena *Bärande idéer inom planering*, *Konflikter inom planering* samt *Planeringens legitimitet*. Gemensamt för dessa teman är att de möjliggör för en kritisk analys av planeringsprocesser. Här används dessa planeringsteman som "glasögon" för att tolka det material som presenterats om processen i avsnitt 4.1. Vad kännetecknar processen bakom Ohboy? Hur motiveras besluten? Och vad prioriteras eller prioriteras *inte* inom den bostadsutveckling som syftar till hållbar mobilitet?

#### 5.1.1 Normativ legitimitet - en förutsättning för bilfritt boende?

Utifrån Cashmore och Wejs (2014) samt Scott (2008) beskrevs i avsnitt 3.1 de tre legitimitetsgrunderna *regulativ*-, *kulturell*- och *normativ legitimitet*. När det gäller parkering vid nybyggnation finns det en regulativ legitimitet i form av lagstiftning som kommunen behöver förhålla sig till. Det regulativa perspektivet (att uppfylla lagkraven) tycks dock inte ha drivit på utvecklingen av bilfritt boende eller varit något som motiverat kommunen att tillåta Ohboy. Snarare tycks tillämpningen av det regulativa lagkravet om att parkering ska finnas i "skälig utsträckning" vara något som indirekt talar emot utvecklingen av bilfria boenden. Åtminstone så som lagkravet historiskt, i form av p-normer och höga p-tal, har kommit att tillämpas. Trots att det inte finns något lagkrav på att kommuner ska använda sig av p-normer (Holmberg et al 2018) så har p-normerna kommit att få en stor betydelse för hur parkeringsfrågan behandlas vid nybyggnation (Lundin 2008).

#### Ifrågasättande av dagens praktik

Utgångspunkten att p-normen utgör grunden för hur projektspecifika p-tal bestäms kan alltså förstås som kulturell legitimitet snarare än regulativ legitimitet i och med att denna tillämpning bygger på praxis inom kommunen snarare än ett faktiskt lagkrav. Norell Bergendal (2016) framhåller att dagens stadsutvecklingsprocesser försvårar måluppfyllelse av hållbar mobilitet. Detta känns igen i studien av Ohboy där en central del av kommunens process utgörs av att frångå och motivera avsteget från sin egen praxis. Som Cashmore och Wejs (2014) beskriver så reproduceras det kulturellt legitimerade beteendet utifrån den gemensamma institutionella förståelsen så länge agerandet inte ifrågasätts. I fallet med Ohboy har kommunens kulturellt reproducerade praxis om att ställa minimikrav på ett visst antal parkeringar per lägenhet kommit att ifrågasättas.

Utifrån processbeskrivningen av Ohboy framgick att kommunen ställde sig positiva till exploatörens förslag trots att det frångick dagens planeringspraktik. I denna process tycks normativ legitimitet som det beskrivs av Cashmore och Wejs (2014) vara en grund för kommunens agerande. Visserligen motiverar de intervjuade planerarna bilfritt boende utifrån olika kommunala dokument och det finns en etablerad hållbarhetsidé inom Malmö Stad. Men likväl har det krävts ett normativt motiverat avsteg för uppförandet av Ohboy. I denna process tycks tjänstepersonernas positiva inställning ha varit en förutsättning för att Ohboy skulle kunna utvecklas som just ett bilfritt boende.

Samtidigt kan det också tolkas som att individerna agerat utifrån en vidare institutionell kontext där hållbar utveckling blivit en central del av Malmös stadspolitik (se Holgersen 2014 för diskussion om denna diskursiva praktik). För även om Ohboys förfarande frångick kommunens p-norm stämmer projektet väl

överens med stadens övergripande hållbarhetsmål, och idén om ett bilfritt boende passade väl in på det politiska styrets visioner för staden (intervju Malmö Stad 2018 a,b). Som diskuteras i nästkommande avsnitt så tycks det, utifrån Healeys (2007) begrepp, som att den normativa legitimiteten som möjliggjort Ohboy har knutit an till en hållbarhetsidé som till viss del redan fått fäste inom Malmö Stad.

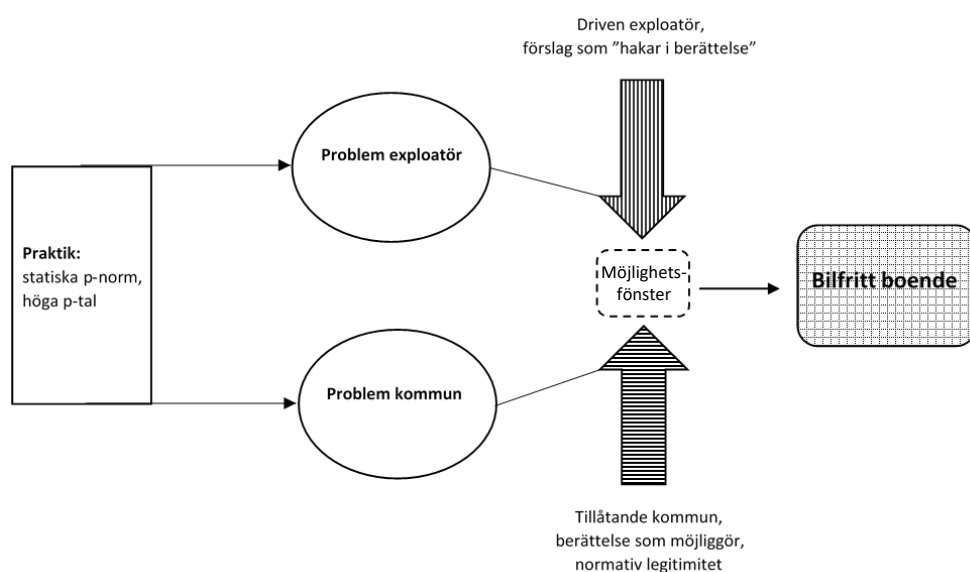
### 5.1.2 Bilfritt boende - del av den bärande idén?

Mångtydigheten i begreppet hållbar utveckling innebär att projekt som avser att bidra till hållbar stadsutveckling kan ha högst varierande inriktning och utfall. Likväl kan hållbar utveckling, som tidigare nämnt, beskrivas som en bärande idé inom dagens stadsutveckling. Roth et al (2018) framhåller att kommuner motiverar flexibla och reducerade p-tal just utifrån drivkraften att bidra till mål som minskat andel bilresor och förtätning. Utifrån det intervjumaterial som presenterats i avsnitt 4 känns denna drivkraft också igen i fallet med Ohboy.

Healey (2007) beskriver rumslig planering som föreställningar om staden omvandlat till principer för agerande. Genom att analysera Ohboy utifrån temat *bärande idéer inom planering* kan ökad förståelse fås för de strukturer som kan möjliggöra utvecklingen av bilfria boenden. Föreställningarna som Healey (2007) talar om skulle i fallet med Ohboy kunna vara idéer om en stad där bilens roll i stadsutvecklingen ifrågasätts och hållbart resande är centralt. Idén om att utveckla ett bilfritt boende kan vidare förstås som en del av utvecklingen där allt fler kommuner inför flexibla p-normer och reducerade p-tal (SKL 2013, Franzon 2018).

#### Utveckling från höga p-tal till bilfritt boende

En förändrad praktik utifrån nya idéer (dit bilfritt boende kan räknas) förutsätter att idéerna får fäste hos de aktörer som kan möjliggöra eller förverkliga idéerna (Healey 2007). Figur 19 bygger just på denna utgångspunkt och visar, på ett högst förenklat sätt, Ohboy som ett exempel på en förändrad praktik. Som beskrivet i bakgrundsavsnittet ville myndigheterna under efterkrigstiden säkerställa att tillräckligt med parkering byggdes samt att exploatörerna bidrog till detta (Lundin 2008). Utifrån denna strävan skapades en praktik med p-normer och krav på höga p-tal (den vänstra delen av Figur 19). Med tiden har denna praktik dock kommit att upplevas som problematiskt ur vissa aspekter (representerat av ovalerna i figuren). Förenklat så handlar det om att vissa kommuner ser praktiken med statiska minimikrav som försvårande för visionen om en hållbar stadsutveckling. Och exploatörer kan uppfatta kommunens krav på höga p-tal som ett problem på så vis att kraven fördyrar och försvårar bostadsbyggande vilket minskar företagets lönsamhet. Båda dessa problembeskrivningar framkommer tydligt i det intervjumaterial som presenterats i avsnitt 4.1 gällande kommunens och exploatörens drivkrafter.



Figur 19. Illustration över processen bakom utvecklingen av Ohboy.

### Ohboy - både utmanar och "hakar i" den bärande idén

Som Figur 19 illustrerar så kan utvecklingen av Ohboy förstås vara beroende av ett möjlighetsfönster. Att kommunen såg det presenterade förslaget som tilltalande var en förutsättning för att möjlighetsfönstret skulle kunna skapas. För att använda Healeys (2007) termer tycks det vara så att förslaget "hakade i" planeringens hållbarhetsideal där minskad andel biltrafik är en central delaspekt. Denna "i-hakning" kan ses följa en redan påbörjad utveckling i Malmö där flexibilitet införts i och med p-normen från 2010 (Fjellman 2015) och där projektet Fullriggaren genomfört med just sänkta p-tal i utbyte mot mobilitetstjänster (Roth et al 2018). Om exploatören hade sökt bygglov för att uppföra 55 lägenheter med 0 tillhörande parkeringsplatser i en kommun där det *inte* funnits ett narrativ om hållbar utveckling och ifrågasättande av bilens plats i staden hade bygglov troligen inte beviljats. Att det bilfria konceptet går i linje med kommunens förståelse för hållbar utveckling kan alltså ses som en förutsättning.

Sammantaget kan den process som beskrivits i avsnitt 4.1 anses kännetecknas av att kommunen och exploatören har kommit överens tack vare att deras separata drivkrafter fallit inom ramen för samma bärande planeringsidé. Bilfritt boende kan utifrån process-analysen av Ohboy ses som ett försök att skapa ett gemensamt svar på två skilda problemformuleringar. Beskrivningen av processen visar dock att det inte varit en tillräcklig faktor att en exploatör velat uppföra ett bilfritt boende på den specifika platsen. Idén om ett boende helt utan parkering har nämligen utmanat den kulturellt reproducerade planeringspraktik och varit direkt beroende av ett normativt legitimerat avsteg från gällande p-norm. Därmed kan bilfritt boende på samma gång ses "haka i" och utmana en bärande planeringsidé om hållbar utveckling.

#### 5.1.3 Bilfritt boende - hållbart för vem?

I och med att ett kännetecken för processen bakom Ohboy är att projektet knyter an till kommunens hållbarhetssträvan är det relevant att närmare studera vad denna hållbarhetssträvan omfattar. Som beskrivet utifrån Campbells (1996) planeringstriangel i avsnitt 3.1 är *konflikter* ett ofrånkomligt tema för planering som syftar till just hållbar stadsutveckling. Vilka hållbarhetskonflikter kan då fallet med Ohboy som ett bilfritt boende uppvisa?

#### "Green city, growing city, just city"

Bostadsbyggande kan generellt förstås som något socialt och ekonomiskt motiverat. Bostaden utgör ett grundläggande behov för alla människor och kan vidare utgöra en ekonomisk möjlighet för flertalet aktörer. Att uppföra bostäder innebär dock en resursanvändning och miljöbelastning vilket i sig kan ses som en hållbarhetskonflikt. Men i själva planeringsprocessen för Ohboy är inte en sådan resurskonflikt framträdande i och med att projektet syftar till en låg miljöpåverkan hos de boende genom minskade transportutsläpp. Denna strävan om att underlätta för andra trafikslag än bilen och inte uppföra några parkeringsplatser kan även argumenteras ha sociala förtecken. Exempelvis kan det lyftas fram som ett rättviseperspektiv att de som inte äger någon bil ska slippa subventionera andras parkeringsplatser. Detta perspektiv framkommer i såväl kommunens p-norm (Malmö stad 2010) som i genomförda intervjuer (Malmö Stad 2018 a, b).

Trots detta så går det att argumentera för att fallet med Ohboy visar på en hållbarhetskonflikt med just sociala förtecken. Konflikten är kanske inte uppenbar utifrån Campbells (1996) teoretiska idealmodell men genom att ställa kritiska frågor om *för vem* och *var* den miljömässigt hållbara och attraktiva stadsutvecklingen planeras kan en konflikt belysas. Utifrån det material som presenterats i avsnitt 4 tycks strävan efter attraktiva bostäder och minskade utsläpp ("growing city" och "green city") ha prioriterats framför ett socialt rättviseperspektiv om bostäder för alla eller minskad segregation ("just city").

#### Boendets kontext

Som beskrivet tidigare är platsen för detta bilfria boende Västra hamnen, Malmö Stads profilprojekt för hållbar stadsutveckling (Holgersen 2014). Det är också utifrån denna socioekonomiska och rumsliga kontext som Ohboy ska förstås. Ohboys boendekoncept tillför visserligen något nytt till bostadsutbudet i Västra hamnen, men det utmanar inte den segregation som området är en del av. Tvärtom framkommer i avsnitt 4.2.1 en bild av de boende som en grupp som stämmer väl överens med övriga Västra hamnen; högre inkomstnivå och färre utlandsfödda än Malmö i övrigt (Malmö Stad 2017b) samt hyresnivåer som inte bara är betydligt högre än genomsnittet för Malmö utan även dyrare än andra nybyggda hyresrätter.



Figur 20. Ohboy – en del av Västra hamnen såväl geografiskt som socio-ekonomiskt.

Ohboys upplåtelseform som hyresrätt innebär visserligen i teorin att tillgänglighet för resurssvaga grupper ökar. Men i praktiken är Ohboy ett attraktivt livsstilsboende i en attraktiv del av Malmö. Som beskrivet i avsnitt 4.1 kännetecknas inte processen av att kommunen eller exploatören försöker skapa en sänkt boendekostnad. Från kommunens sida har krav ställts på att lika mycket som parkering hade kostat istället läggs på mobilitetsinsatser vilket (om det följs) innebär en oförändrad byggkostnad. Exploatören framhöll också att en attraktiv boendeprodukt samt ett stort mervärde för kunderna har prioriterats framför att försöka sänka boendekostnaden. Ohboy är ett profilprojekt för exploatören och målgruppen beskrivs vara de som har råd att äga en egen bil men väljer att inte göra det (intervju H+S 2018 a). Denna beskrivning av målgruppen känns också igen utifrån enkätundersökningen.

### **Interurban konkurrens - Ohboy som "flaggskepps-projekt"?**

I studien har inga politiker intervjuats och det går inte heller utifrån genomförda aktörsintervjuer att finna direkt stöd för att Ohboy skulle vara ett uttalat "flaggskepps-projekt" som är tänkt att gynna Malmös ekonomiska utveckling på sikt. Likväl så är det utifrån beskrivningarna i avsnitt 4 och 5 gällande processen och utfallet möjligt att analysera Ohboy utifrån en nyliberal kontext med interurban konkurrens.

Harvey (2011) framhåller hur stadslivet och staden i sig har blivit en vara som ska attrahera och generera kapital. God livsmiljö utifrån en urban norm är också något som utifrån Floridas (2006) teorier attraherar den "kreativa klassen" vilket i sin tur attraherar kapital och genererar tillväxt för en stad. Önskan om att attrahera en sådan målgrupp är också genomgående för Västra Hamnens utveckling (Dannestam 2009). Ohboy stämmer väl överens med dagens bild av den "hållbara och attraktiva staden" och utifrån enkäter och boendeintervjuer framkommer en medvetenhet och ett intresse bland de boende för värden som hållbarhet och en urban livsstil. Ohboy har attraherat en målgrupp med höga inkomster och boendet har bidragit till att marknadsföra Malmö - oavsett om planeringen har syftat till detta eller ej.



## 5.2 Hållbar mobilitet - de boendes behov och beteende

I föregående avsnitt 5.1 analyserades processen bakom Ohboy utifrån uppsatsens planeringsteoretiska ramverk. Innan en vidare diskussion förs om förutsättningar för att utveckla bilfria boenden är det först relevant att fråga sig hur Ohboy som ett bilfritt boende *svarar mot strävan efter hållbar mobilitet samt de boendes mobilitetsbehov*. Är det ens önskvärt att skapa fler bilfria boenden och vad går egentligen att säga om utfallet? I detta avsnitt analyseras det material som redovisats i avsnitt 4.2 med kopplingar till tidigare forskning.

### 5.2.1 Mobilitetsbehov och bilägande

I avsnitt 4.2 presenteras material som på olika sätt knyter an till delfråga 2 om hur Ohboys bilfria koncept svarar mot de boendes *mobilitetsbehov*. Mobilitetsbehov som begrepp är dock inte helt oproblematiskt (Læssøe 1998). Ordet behov kan föra tankarna till en biologiskt betingad drift av rörelse medan Læssøe (1998) framhåller hur efterfrågan på mobilitet snarare behöver förstås utifrån en samhällelig och individuell kontext. I denna uppsats används ändå begreppet på ett förenklat sätt för att syfta till den faktiska förflyttning som sker mellan rumsligt åtskilda aktiviteter. Individens transport, till exempel till och från arbetet kan tolkas som ett uttryck för mobilitetsbehov.

De boendes behov av mobilitet har inte behandlats djupgående i enkät eller intervjuer och ingen resvaneundersökning har heller gjorts för att jag ska kunna uttala mig om hur de boende reser. Avsaknaden av sådan data försvårar en analys av hur det bilfria konceptet svarar mot de boendes behov. Dock har det redovisats ett flertal faktorer i avsnitt 4.2 som möjliggör för en analys av koncept och behov. Bland dessa faktorer kan exempelvis bilägande, användning av mobilitetsinsatser samt attityder till Ohboy lyftas fram.

#### Bilägande i Ohboy - utmanande att planera för bilfrihet

En tredjedel av enkätens respondenter uppgav att de ägde en egen bil. Dessa uppgifter styrks också av Hauschild+Siegel (2017) egna enkätundersökning där var tredje svarande ägde bil inom hushållet. Den enkätundersökning som gjorts för denna uppsats visar vidare att majoriteten av bilägarna använder sin bil dagligen eller flera gånger i veckan och för behov som att ta sig till arbetet, för inköp och fritidsaktiviteter. För denna boendegrupp går det alltså att se en viss diskrepans mellan konceptets idé om hur de boende "ska" lösa sitt mobilitetsbehov och det faktiska beteendet.

Huset har planerats, marknadsförts och uppförts som ett bilfritt boende. Det ligger centralt och kollektivtrafikhärb i en större stad och ingen parkering har heller uppförts för huset. Stora summor har dessutom investerats i mobilitetsinsatser som ska underlätta för ett liv utan egen bil och hyresvärden har ett urvalskrav om att de boende ska vara intresserade av det bilfria konceptet. Att det trots alla dessa faktorer finns ett visst bilägande bland de boende i Ohboy visar på att det är svårt att genom planering skapa ett boende där alla lever utan egen bil. Samtidigt så bör det poängteras att två tredjedelar *inte* äger egen bil vilket kan tolkas som att det bilfria konceptet svarar väl mot denna grupps behov av mobilitet. En sådan tolkning har också stöd i enkätsvaren där det framkommit att de boende frivilligt valt bort bilen då det inte upplevs finnas ett behov av egen bil. Som framhålls av Brown (2017) så finns det en skillnad mellan grupper som är frivilligt bilfria eller ofrivilligt billösa. Aktiv bilfrihet (vilket tycks vara fallet för Ohboy) tyder enligt Brown (2017) på att individen inte ser avsaknad av bil som ett hinder för att ha tillgång till vardagens målpunkter. För majoriteten av de boende tycks därmed det bilfria boendekonceptet svara väl mot deras behov av mobilitet.

Vidare kan nämnas att bilägandet i Ohboy är lågt trots att boendegrupp har en relativt hög inkomst samt att många barnfamiljer bor i huset - faktorer som brukar vara förknippat med hög andel bilägande (Henriksson 2008, Trafikverket 2014). Som exempel kan nämnas att enkätstudien visar på ett betydligt lägre billinnehav i Ohboy jämfört med grannkvarteret Fullriggaren där vissa insatser med sänkt p-tal och mobilitetsinsatser också gjorts (Malmö Stad 2013). Goodwin (2012) menar att det pågår en kulturell omställning där bilen ifrågasätts mer i den moderna livsstilen. Huruvida de boende i Ohboy representerar en sådan omställning är inte belagt i studien men som tidigare nämnt tyder enkätsvaren på att valet att inte ha en egen bil för de allra flesta är frivilligt. Dessutom framkom kritik mot bilsamhället i alla fyra boendeintervjuer.



### Efterfrågan på parkering

Bakomliggande för kommuners minimikrav på bilparkering finns en tanke om att negativa konsekvenser kommer att uppstå ifall efterfrågan på parkering inte möts för den enskilda fastigheten (intervju Malmö Stad 2018 b). Utifrån studien av Ohboy finns det dock inget stöd för att parkering skulle upplevas som ett problem av de boende. Hrelja et al (2016) studie av ett bostadsprojekt med sänkt p-tal visade också att de boende var nöjda med parkeringsutbudet i närområdet trots ett sänkt p-tal. I fallet med Ohboy äger majoriteten av de boende ingen bil och utifrån enkät eller intervjuer framkommer inte något som kan tolkas som att frånvaron av parkering ses som en brist. Dock bör poängteras att Ohboy representerar ett bilfritt boende och inte ett bilfritt område. Dagens överutbud i närområdet kan vara en förklaring till att bilparkering inte framkommit som ett problem i studien. Inom 200 meter från huset finns två stora parkeringshus (som båda har lediga platser) och de intervjuade bilägarna hade båda löst sin parkeringsefterfrågan genom lediga platser grannfastighetens garage.

### 5.2.2 Hållbar mobilitet - beteendeförändring eller vanebeteende?

Som diskuterar i föregående avsnitt så går det att se en mindre krock mellan tanken bakom Ohboy och det faktum att det finns ett visst bilägande. Samtidigt poängterar Hauschild+Siegels projektutvecklare att de som exploatör inte kan styra över folks beslut utan att de endast kan *möjliggöra* för ett liv utan egen bil (intervju H+S 2018a). Denna kommentar är också central när frågan om *hur Ohboy svarar mot strävan efter en hållbar mobilitet* diskuteras. Som diskussionen här nedan visar så kan nämligen det bilfria konceptet anses ha sin styrka i det *möjliggörande* som produktutvecklaren lyfter fram.

#### Positiva beteendeförändringar men osäkra förklaringsfaktorer

Utifrån litteraturöversikten i avsnitt 3.2 framkommer en något delad syn på i vilken utsträckning som låga p-tal också leder till minskat bilägande och bilanvändning bland de boende. Även om parkering på ett generellt plan konstateras ha en stor betydelse för resval och beteenden så finns det en osäkerhet och en metodproblematik när det gäller att fastslå samband mellan just boendes tillgång på parkering och resval/bilägande. Att slå fast vilken betydelse som specifika faktorer likt flytt, läge, kollektivtrafikförsörjning, mobilitetsinsatser och tillgång till parkering har var för sig är svårt (Usterud Hanssen et al 2014, Roth et al 2018, Hrelja et al 2016).

Tidigare forskning har dock konstaterat att boende i projekt med låga p-tal har lägre andel bilresor än boende i projekt med normalhöga p-tal (Roth et al 2018). En relevant fråga i sammanhanget är hur dessa transportbeteenden etableras. Som presenterat i avsnitt 4.2 så uppgav nästan hälften av de svarande att de ändrat sitt transportbeteende sedan de flyttade till huset och för denna grupp handlar det till stor utsträckning om fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik och färre resor med bil. Ohboy kan därmed argumenteras bidra till en *positiv beteendeförändring*.

Av den majoritet som i enkäten uppgav att de *inte* ändrat sitt transportbeteende sedan flytten till Ohboy kan två grupper antas finnas. En grupp som kan beskrivas som vanebilister/ombytliga bilister och som kör ungefär lika mycket bil som innan flytten. Och en grupp som redan innan flytten hade relativt hållbara resvanor med exempelvis en stor andel cykelresor. Litteraturgenomgången visade att det i första hand är just den senare gruppen som tycks lockas till projekt med låga p-tal (Kupersmith och Henriksson 2014, Roth et al 2018). Detta tycks vara fallet även för Ohboy där de flesta som tidigare nämnt inte äger någon bil och huset tydligt har marknadsförts som bilfritt. Dessutom tycks det vara så att boendegruppens bilinnehavet var ungefär lika stort före som efter inflyttningen till Ohboy (Hauschild+Siegel 2017). Sammantaget verkar det finnas en stor grupp inflyttare som redan innan flytten till Ohboy levde utan egen bil och hade relativt hållbara transportvanor.

#### Förstärkning av vanebeteende

I och med att boendet har lockat en stor grupp inflyttare som kan definieras som cyklister/kollektivtrafikresenärer snarare än som vanebilister är det relevant att inte bara beröra beteendeförändring när frågan om bidrag till hållbar mobilitet diskuteras. Det är också relevant att diskutera hur det bilfria konceptet kan förstärka redan hållbara beteenden. Ett belysande exempel som kan lyftas fram utifrån studien är en av informanterna som aldrig ägt någon bil, beskriver sig själv som inbiten cyklist som sedan flytten till Ohboy

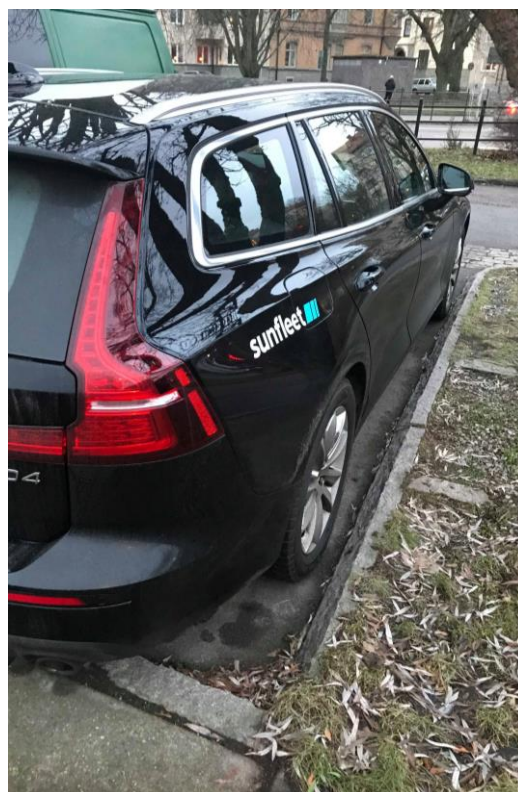
har börjat använda bilpool. Informanten menar att hon inte har förändrat sitt transportbeteende sedan flytten men däremot så lyfter hon fram ett mer långsiktigt värde:

*“Å andra sidan så tror jag på siket, när jag har familj och blir äldre, att det blir enklare att behålla mitt transportbeteende. Det är enklare i vårt hus jämfört med andra hus att leva utan bil. Det är lätt att bli bekväm och skaffa bil, men det bekväma i vårt hus är att inte skaffa bil” (Informant 2).*

Att transportbeteenden till stor grad är vanebetingade framhålls ofta som ett hinder för att ändra bilisters beteende (Åkerman, Nyblom 2015). Dock gäller det samma för exempelvis de som har ett starkt vanebeteende av att åka kollektiv (Henriksson 2008). Vanebeteende kan alltså i vissa sammanhang ses som någonting positivt. Som citatet ovan illustrerar så är det möjligt att Ohboys bilfria koncept uppmuntrar och befäster redan hållbara transportbeteenden. Ohboy kan utifrån detta ses ha en potential att bidra till hållbar mobilitet genom att konceptet *möjliggör* för ett liv utan egen bil. Möjliggörande handlar inte om att det skulle vara omöjligt att leva utan egen bil i ett annat boende utan det ska snarare förstås som att Ohboys koncept är en uppmuntrande och stödjande struktur för bilfrihet.



Figur 21. Exempel på stödjande struktur: lättillgänglig cykel.



Figur 22. Exempel på stödjande struktur: bilpool.

### Mobilitetsinsatsernas roll

Tanken bakom de olika mobilitetsinsatserna är som tidigare nämnt just att underlätta för ett liv utan egen bil (Hauschild+Siegel 2015). Att mobilitetsinsatser likt bilpoolsmedlemskap ingår i hyran kan vara en aspekt som bidrar till tidigare nämnda *möjliggörande*. I avsnitt 4.2 framgår också att några av de boende menar att deras beslut att inte äga egen bil har påverkats av att bilpoolsmedlemskapet ingår i hyran. I avsnittet om tidigare forskning framhölls också specifikt inkludering av bilpoolsmedlemskap i hyran som något som kan underlätta för de boende att uppfylla sitt mobilitetsbehov utan att behöva ha en egen bil (Åkerman och Nyblom 2015, Skiöld och Envall 2016). Studier av bilfria barnfamiljer har visat att det i första hand inte är vardagsresandet som upplevs som problematiskt utan egen bil. Snarare tycks det vara för utflykter och större inköp som avsaknaden av en egen bil upplevs som problematisk (Henriksson 2008). Att bilen behövs för utflykter och inköp har också framkommit i boendeintervjuerna där två av de intervjuade valt att lösa fritidsbehovet med egen bil och de andra två med bilpool.

Generellt så har bilpoolskonceptet sin största potential att attrahera kunder som redan klarar det dagliga resandet likt arbetspendling utan bil. För de boende i Ohboy som klarar sitt vardagliga resande utan bil

kan därmed en sänkt tröskel för att använda bilpool vara något som förenklar deras mobilitet. En aspekt som kan uppmärksammas utifrån enkäten är att en tredjedel av bilägarna säger sig använda bilen endast några gånger i månaden. Denna efterfrågan på biltillgång skulle, åtminstone i teorin, kunna ersättas av medlemskap i en bilpool. Kanske kunde insatser likt "prova på kampanjer" för bilpoolen ha inkluderats i Ohboys koncept för att få fler att prova på bilpool. Frågan har inte behandlats i uppsatsen men det är tydligt att det finns identiteter och attityder kopplat till bilägande som kan försvåra beteendeförändring.

Gällande mobilitetsinsatserna så kan konstateras att dessa bidrar till *möjliggörandet* av ett bilfritt liv. Oavsett om inflyttarna har lockats av mobilitetsinsatserna eller ej så kan de underlätta ett bilfritt liv för samtliga boende. Vilken betydelse som de olika mobilitetsinsatserna har var för sig för att stötta ett positivt vanebeteende eller bidra till en beteendeförändring är dock svårt att undersöka. Skiöld och Envall (2016) poängterar hur det behövs just en kombination av olika insatser för att möjliggöra för de boende att uppfylla sitt mobilitetsbehov utan egen bil. Trots detta så kan det finnas ett värde av att framöver försöka öka förståelsen för vilka mobilitetsinsatser som är mer eller mindre viktiga för att underlätta ett liv utan egen bil. För som kalkylen i bilaga A visar så innebär varje insats en kostnad, något som de boende bekostar själva genom sin hyra oavsett om de använder mobilitetsinsatsen eller ej. I avsnitt 4.2 behandlades användning av insatserna men hur ofta de används eller av hur många är bara en aspekt av insatsernas betydelse. För att öka kunskapen om mobilitetsinsatsernas effekter behövs fortsatta studier.

### **Vinsten med Ohboys bilfria koncept: en stödjande struktur**

Sammanfattningsvis kan konstateras att en positiv beteendeförändring skett hos delar av boendegruppen i Ohboy. Den stora vinsten med det bilfria konceptet anser jag dock inte finns i en sådan förändring. Dels är det allt för svårt att fastslå vad förändringen beror på och dels tycks Ohboy snarare ha lockat inflyttare som redan hade relativt hållbara transportbeteenden. Vinsten med Ohboys tillgång till mobilitetsinsatser samt avsaknad av bilparkering kan därför snarare ses i att det utgör en *stödjande struktur* för bilfrihet. Att cykeln finns lättillgängligt direkt utanför dörren och att tröskeln för att använda bilpool sänks innebär inte nödvändigtvis att bilägande eller bilanvändning väljs bort. Men om bilens relativa attraktivitet samtidigt försvagas genom att parkeringslösningar *dels* inte finns i direkt anslutning till boendet och *dels* inte subventioneras av andra hyresgäster så finns det potential för mobilitetsinsatserna att stödja hållbara mobilitetsval, något som kan ses som en stor vinst.

## **5.3 Bilfritt boende - vägen framåt för en hållbar mobilitet**

I avsnitt 5.3 diskuteras uppsatsen övergripande frågeställning om *förutsättningar för att genom nya planeringspraktiker utveckla ett bilfritt bostadsbyggande*. Utifrån analysen i föregående avsnitt tas planerings- och användarperspektivet upp här med en avslutande diskussion om hur policyutveckling framöver kan användas för att stötta bilfria boenden. (Se Figur 1 på sid 3 för illustration över relationen mellan planerings- och användarperspektivet samt kopplingar till policynivån).

### **5.3.1 Föreställningar om hållbart resande - minskad privatbilism**

I uppsatsen inledning konstaterade att bilägandet och andelen bilresor måste minska för att ett hållbart transportsystem ska kunna uppnås. I storstäderna behöver biltrafiken minska med hela 30 procent till 2030 för att transportsektorns bidrag till klimatmålen ska kunna uppfyllas (Trafikverket 2016). En sådan utveckling saknar motstycke i historien och om det ska finnas någon chans att uppnå en sådan minskning behöver alla tillgängliga styrmedel användas. Utifrån uppsatsen litteraturstudie har konstaterats att sänkta p-tal kan vara en liten pusselbit i arbetet för minskad biltrafik. I avsnitt 5.2 konstaterades att även om det i likhet med tidigare forskning finns osäkerhet i förklaringsfaktorerna så utgör Ohboys bilfria konceptet en *stödjande struktur* för en utveckling med minskad bilism och bibehållen mobilitet.

### **Jämförelse med "nollalternativet"**

Vinsten med det bilfria konceptets stödjande struktur tydliggörs ytterligare om en jämförelse görs med "nollalternativet", det vill säga att fortsätta bygga med höga p-tal. Ju mer infrastruktur för bilen som byggs desto djupare rotad blir bilberoendet i vårt samhälle (McCahill och Garrick 2014) och detta är precis vad

bidrar ”nollalternativet” till. För som konstaterat tidigare så innebär dagens generella bostadsbyggande en fortsatt inlåsning i ett stort parkeringsutbud vilket försvårar måluppfyllelsen kring minskad bilism. Dessutom innebär det generella bostadsbyggandet att bilägande subventioneras genom att parkeringskostnaden slås ut på den totala boendekostnaden. ”Nollalternativet” fortsätter alltså att reproducera och subventionera bilens plats. Något som kan jämföras med Ohboy där bilens relativa attraktivitet istället försvagas - något som är nödvändigt för en omställning till ett hållbart transportsystem (Norell Bergendahl 2016).

Trots att Ohboys koncept inte subventionerar eller reproducerar bilägande så kan det utifrån ett användarperspektiv ändå konstateras att en viss efterfrågan på parkering finns även bland de boende i Ohboy. Från ett kommunalt planeringsperspektiv skulle denna efterfrågan kunna ses som problematiskt i och med att efterfrågan inte har tillgodosetts av exploatören. För att möta efterfrågan relaterat till denna tomt hade kommunen behövt ställa krav på exploatören om att denna skulle ha köpt in sig på ett antal parkeringsplatser i närliggande parkeringshus. Men är det rimligt att kommunen ska ställa krav på att parkeringsefterfrågan möts vid bostadsbyggande?

Frågan tangerar diskussionen om *prognos*- respektive *målstyrning*. Förhållningssättet att kommunen ska säkerställa att parkeringsefterfrågan möts innebär att potentialen att använda parkering som ett styrmedel för att påverka bilinnehav inte används (Usterud Hanssen et al 2014). Från ett hållbarhetsperspektiv är det därför rimligt att ifrågasätta rimligheten i kommunens prognosstyrning. Samtidigt behöver kommuner förhålla sig till PBL:s lagkrav och det finns ofrånkomligen ett fortsatt behov av bilparkering. Bilfria boenden skulle därmed kunna kritiserats för att utgå från en snäv urban norm där inte alla (det vill säga bilägare) inkluderas. Men i en sådan diskussion behöver det påpekas att stadens fysiska strukturer till stor del redan är utlagda och svårföränderliga - möjligheten att parkera sin bil kommer inte att försvinna. Något som däremot behöver försvinna är förståelsen för parkering som en subventionerad rättighet. Om den urbana normen ska svara mot mål om hållbar utveckling behöver därför *konflikten* mellan lättillgänglig och subventionerad bilparkering å ena sidan och mål om minskad bilism å andra sidan belysas. Utifrån dagens planeringsprocesser och bostadsbyggande behandlas inte denna konflikt i tillräcklig utsträckning.

Om parkering ska fungera som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling måste kommunen våga arbeta utifrån målstyrning som avviker från dagens praktik. Utifrån detta anser jag att det finns ett värde i att Ohboys p-tal är satt till 0 och inte till exempelvis 0,3 vilket hade svarat bättre mot efterfrågan hos de som bor i huset just nu. I den urbana kontexten är bilismens lokala problem som störst och det är här den verkliga potentialen för en minskad bilism finns. I uppsatsens litteraturöversikt nämndes att hälften av alla svenskar inte använder sig av bilen en vanlig dag (Winslott Hiselius, Smidfelt Rosqvist 2018). Dessutom visar jämförelser mellan generationer på att dagens unga minskar sin bilanvändning (Winslott Hiselius, Smidfelt Rosqvist 2018). Denna utveckling är önskvärd att fånga upp och bilfria boenden kan vara en struktur som förstärker denna utveckling genom att det påverkar den relativa attraktiviteten för såväl bilen som för delade mobilitetslösningar, kollektivtrafik och aktiva transporter.

### Värde som referensprojekt

Ohboy kan utöver sin stödjande struktur som enskilt projekt också anses fylla en funktion som referensprojekt. För innovationer i stadsutveckling finns en potential till uppskalning och transferering till andra sammanhang (Kronsell, Mukhtar-Landgren 2018). Men om projekt med kraftigt reducerade p-tal (eller till och med p-tal 0) ska spridas och bli en mer etablerad del av dagens stadsutveckling så behövs det referensprojekt att utgå ifrån. Hos såväl exploatörer som kommuner finns idag en osäkerhet om utfallet av projekt med låga p-tal (Roth et al 2018, Holmberg et al 2017). Därför behövs referensprojekt likt Ohboy, både för att fler exploatörer ska se att det finns en marknad för konceptet och för att fler kommuner ska se att det är möjligt att frånga praxis och tillåta denna typ av projekt med gott resultat.

Om exploatören hade behövt bekosta parkeringsplatser motsvarande p-tal 0,3 för Ohboy hade förmodligen innovations- och marknadsföringsvärdet försvagats. De processer som dagens stadsutveckling utgår ifrån är inte utformade utifrån mål om hållbar mobilitet (Norell Bergendahl 2016). Om ett mer hållbart transportsystem ska kunna uppnås är det därför viktigt att det finns utrymme för att ifrågasätta de metoder (likt p-normer och p-tal) som bidragit till framväxten av det bilberoende samhället

(Norell Bergendahl 2016). Det agerande som Hauschild+Siegel och Malmö Stad uppvisat i fallet med Ohboy är enligt mig ett bra exempel på ett sådant ifrågasättande.

Som referensprojekt betraktat finns det också lärdomar att dra utifrån Ohboy. Utifrån ett användarperspektiv finns det flera aspekter som den kommunala planeringen bör beakta i framtida projekt. Exempelvis kan lyftas fram att kommuner innan bygglov ges bör ställa krav på att avtal finns för de olika mobilitetsinsatserna. Efter lovgivning har kommunen nämligen ingen möjlighet att säkerställa att insatserna verkligen blir av. Från Ohboy kan exempelvis utebliven cykelservice lyftas fram; en budgetpost som för exploatören hade en nästan lika hög beräknad kostnad som bilpoolsmedlemskap (se bilaga a). En annan aspekt som kan lyftas fram är att hårdare krav på cykelparkeringar borde ställas när p-talen för bil sänks. Som tidigare nämnt kan också uppmärksammas att det inte är helt enkelt att locka en boendegrupp där *alla* vill leva utan egen bil. Trots att det bilfria boendekonceptet stöttar hållbar mobilitet och i stor utsträckning också lockar folk som lever utan egen bil så visar fallet med Ohboy på att det är troligt att en viss grad av privat bilägande kommer att finnas även i framtida bilfria boenden.

### **5.3.2 Förutsättningar och framtid för det bilfria boendet**

Utifrån genomförd litteraturstudie framgår att såväl kommuner som exploatörer kan ha drivkrafter för att sänka p-talen. Därmed borde förutsättningarna för att utveckla ett bostadsbyggande som bidrar till minskad privatbilmism genom sänkta p-tal vara goda. Detta perspektiv har också framkommit utifrån processanalysen av Ohboy där Malmö Stads och Hauschild+Siegels respektive drivkrafter om hållbar stadsutveckling respektive en ekonomiskt lönsam boendeprodukt har kunnat sammanfalla och det bilfria boendet uppföras. Utifrån ett planeringsperspektiv bör dock uppmärksammas att det även finns hinder som försvårar en vidare spridning av den här typen av innovativt bostadsbyggande.

Malmö Stad var en av de första kommunerna att införa flexibla p-tal och anses vara en av de kommuner som kommit längst med sin policy-utveckling för att möjliggöra sänkta p-tal (SKL 2013, Roth et al 2018). Men även där finns det fortfarande hinder för att utveckla bilfria boenden. Norell Bergendahl (2016) beskriver hur det inom planeringsprocesser finns grundantaganden som gynnar en fortsatt inlåsning i bilberoende. Den roll som policy-dokument likt p-normer spelar för dagens planering kan ses som ett exempel på de föråldrade system som Norell Bergendahl beskriver som hinder för hållbar mobilitet. Som fallet med Ohboy visat så har ett avsteg från rådande planeringspraktik varit nödvändig förutsättning för att möjliggöra projektet.

Malmö Stad har i sin Trafik- och mobilitetsplan fastslagit att andelen bilresor i staden ska minska från 40 procent år 2013 till 30 procent år 2030 (Malmö Stad 2016). Utifrån dessa mål verkar det minst sagt kontraproduktivt att dagens planeringsprocesser fortsätter stödja ett bostadsbyggande som reproducerar och subventionerar privat bilägande. Om kommuner likt Malmö menar allvar med målen om minskad andel bilresor så behövs planeringsprocesser som faktiskt bidrar till en sådan utveckling och inte tvärtemot försvårar för projekt likt Ohboy.

#### **Behov av en förändring på policynivå**

Att Malmö Stads p-norm inte stödjer reducerade p-tal lägre än 0,5 utgör en försvårande faktor för att utveckla fler bilfria boenden i kommunen. Hauschild+Siegel uppför under 2019 ytterligare ett bostadshus i Malmö där den ursprungliga ambitionen var att, i likhet med Ohboy, ha p-tal 0. I detta projekt har dock exploatören mött på ett större motstånd i bygglovsansökan och exploatören menar att kommunen inte har varit lika tillmötesgående (intervju H+S 2018a). Förvaltningssidan menar att Ohboy kunde tillåtas just eftersom det var ett pilotprojekt men att det nya projektet (Passageraren 2) inte tillför något nytt och att avsteg från p-normen därmed inte kan motiveras på samma sätt (intervju Malmö Stad 2018a). Även politiskt har Passageraren 2 mött på motstånd. Bygglov gavs visserligen av den styrande majoriteten men såväl allianspartierna som Sverigedemokraterna reserverade sig mot beslutet med hänvisning till att det redan finns pilotprojekt som frångår kommunens parkeringsnorm (Stadsbyggnadsnämnden 2017 a, b).<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Reservationen mot nämndens beslut visar även på hur politiskt laddade parkeringsfrågorna är. I reservationerna finns kritiska skrivelser om hur vänstersidan tar bort alla parkeringsplatser från staden och konceptet med bilfritt boende beskrivs representera en farlig kommunistisk utveckling (Stadsbyggnadsnämnden 2017 a, b).

Planeringsprocessen för Passageraren 2 kan ses illustrera behovet av en förändring på policynivå. Om bilfritt boende (eller projekt med kraftigt reducerade p-tal) ska kunna spridas och bli vanligare än enstaka pilotprojekt krävs en övergång från normativ legitimitet till kulturell legitimitet. En sådan utveckling förenklas avsevärt om en kommun har en flexibel p-norm som öppnar upp för p-tal 0. Hur branschens aktörer ser på parkeringsfrågan är inne i en förändringsprocess där såväl många kommuner som exploatörer önskar se sänkta och mer flexibla p-tal (Roth et al 2018). När det gäller fallet med Malmö så finns också ett förslag på en ny parkeringsnorm framtagna som går i linje med denna utveckling. Dock är parkering en politisk känslig fråga och det nya förslaget på p-norm (med remissutgåva från januari 2018) har ännu inte blivit antagen. Den nya policyn kommer, om den antas i nuvarande form, att öppna upp för att p-tal 0 tillåts i stationsnära lägen om byggherrarna också gör omfattande mobilitetsinsatser för att möjliggöra ett liv utan egen bil (Malmö Stad å.s.).

Som fallet med Ohboy visar så behöver det inte finnas en p-norm som öppnar upp för p-tal 0 för att ett bilfritt boende ska uppföras. Det behöver inte ens finnas en flexibilitet i p-normen, men *sannolikheten* för att projekt likt Ohboy initieras och accepteras ökar om det finns stöd på policy-nivå. Det "möjlighetsfönster" som diskuterades i analysavsnitt 5.1 behöver inte förstås som en tillfällig möjlighet utan det finns tendenser som talar för att fler bilfria boenden kommer att utvecklas framöver. Malmö Stads nya förslag på parkeringsnorm, tillsammans med andra strategier likt Översiktsplanen och Trafik- och Mobilitetsplanen kan förhoppningsvis vara förändringar på policynivå som bidrar till att möjliggöra för fler bostadsprojekt med kraftigt reducerade p-tal. Men det kommer att krävas en kommun som faktiskt vågar använda de styrmedel som finns att tillgå för att styra mot befintliga hållbarhetsmål.

### **Kommunens roll - mer än att möjliggöra?**

Fallstudien av Ohboy har visat på att kommunens acceptans, hos såväl förvaltningssidan som den politiska sidan, har en avgörande betydelse för utvecklingen av bilfria boenden. Jag vill dock lyfta fram att kommuner generellt skulle kunna ta en mer aktiv roll för sänkta p-tal och mobilitetsinsatser. Kronsell och Mukhtar-Landgren (2018) har studerat kommuners roller i så kallade Urban Living Labs (dit Ohboy kan räknas). Författarna framhåller hur kommuner kan agera utifrån de tre idealrollerna *promoter*, *enabler* och *partner*. Utifrån min analys av Ohboy tycks kommunen ha agerat som *enabler* genom sin acceptans och avsteg från p-normen. Men det är också möjligt att se ett scenario där kommunen tar en mer aktiv roll för att driva på utvecklingen som *promoter* eller *partner*.

Tidigare nämnda förändringar på policy-nivå kan vara en del av en utveckling där kommunen tar en mer aktiv roll för sänkta p-tal. Kommunen kan också genom mjuka processer likt byggherredialog och hårda processer likt markanvisningsavtal ta initiativ för exempelvis bilfria boenden. Genom ägardirektiv till kommunala bostadsbolag skulle politiker på ett direkt sätt kunna främja utvecklingen av projekt med mobilitetsinsatser istället för bilparkering. Gällande själva planeringsprocessen skulle kommunen kunna slopa det ekonomiska krav som ställdes på Hauschild+Siegel om att mobilitetsinsatsernas kostnad skulle motsvara kostnaden för parkering. Även om kommunen i fallet med Ohboy inte har några möjligheter att kontrollera insatsernas verkliga kostnader så kan den typen av krav minska sannolikheten för fler projekt med sänkta p-tal. Som Roth et al (2018) framhåller så förutsätter utvecklingen av projekt med låga p-tal att det finns en exploatör som ser marknadsmässiga fördelar med att frångå den standardiserade praktiken. Därför tror jag att det är viktigt att de ekonomiska incitamenten för exploatören inte begränsas allt för mycket. Mobilitetsinsatser utgör som tidigare nämnt en *stödjande struktur* för hållbar mobilitet och är därmed viktiga. Men att hitta en balans mellan betydelsefulla mobilitetsinsatser och sänkt kostnad för exploatören kan vara viktigt om bilfria boenden ska attrahera fler exploatörer framöver.

### **Uppskalning - bilfritt boende för fler?**

Utifrån uppsatsens planeringsteoretiska ramverk konstaterades i avsnitt 5.1 att fallet med Ohboy visade på en planeringskonflikt. Frågorna om *för vem* och *var* synliggjorde hur de ekologiska och ekonomiska hållbarhetsaspekterna hade prioriterades framför sociala aspekter. Samtidigt som en viss konfliktyta alltså kan ses så bör poängteras att detta är ett pilotprojekt. En privat aktör har gjort bedömningen att det bilfria boendekonceptet kan få ekonomisk bäring på just den här platsen och för just den här målgruppen. Utan en sådan bedömning hade inte något bilfritt boende uppförts. Snarare än att rikta kritik mot

prioriteringarna inom Ohboy-projektet så vill jag lyfta diskussionen om framtida projekts hållbarhetsaspekter. Är det möjligt att få till bilfria boenden som fler har råd med?

Enligt Morris et al (2009) så kan bilfritt bostadsbyggande öka utbudet av bostäder till överkomligt pris. Något sådant perspektiv framkommer dock inte utifrån analysen av Ohboy. Potentialen att skapa ett samband mellan sänkt p-tal (dvs sänkt byggkostnad) och sänkt boendekostnad har inte utnyttjats. Snarare bekräftar avsnitt 4.1 föreställningen om att reducerade p-tal i första hand handlar om minskad bilanvändning och inte om att skapa en sänkt boendekostnad - ett perspektiv som framhålls av Skiöld och Envall 2016.

Trots att en viss hållbarhetskonnflikt kan ses i utvecklingen av Ohboy så menar jag att det inte bara behöver vara ett problem att projektet riktar sig till en ekonomiskt stark målgrupp i ett attraktivt område. Som referensprojekt betraktat kan Ohboys exklusivitet i någon mening förstås som en styrka. Genom att vara ett spetsprojekt skapas nämligen uppmärksamhet för konceptet och ett framgångsrikt projekt har större potential att inspirera andra exploatörer. Likväl är det relevant att belysa den hållbarhetskonnflikt som kan ses i projektet. Inte minst eftersom Ohboy beskrivs bidra till en hållbar stadsutveckling (Hauschild+Siegel 2015, Malmö Stad 2018).

Även om just Ohboy-projektet inte har prioriterat det sociala hållbarhetsperspektivet så menar jag att det är möjligt att kombinera *ambitioner om reducerade p-tal* med *ambitioner om bostäder som fler har råd med i socialt blandade områden*. I Frihamnen i Göteborg pågår för närvarande ett uppmärksammat pilotprojekt för differentierad hyressättning där hyrorna ska hållas låga för vissa bostäder medan andra bostäder får en friare hyressättning. Syftet är att motverka segregation och utmana föreställningarna om att nyproduktion alltid innebär höga boendekostnader (Göteborg Stad 2018, Älvstranden Utveckling 2016, GP 2018). Kanske kan en kombination av pilotprojektet i Frihamnen och pilotprojektet Ohboy vara en väg framåt för att få ett bostadsbyggande som *både* bidrar till minskad bilism *och* social hållbarhet?

### **Framtid för det bilfria boendet**

Utvecklingen av bilfria boende förutsätter att det finns exploatörer som ser vinning i konceptet. Men jag menar att om bilfria bostäder ska kunna skalas upp och bidra till fler hållbarhetsaspekter så behöver kommuner ta en mer aktiv roll och i större utsträckning främja bilfria boenden genom policyutformning och stadsplanering. Avslutningsvis kan konstateras att parkeringens stora potential som styrmedel för hållbar mobilitet inte utnyttjas i dagsläget. Dagens stadsutvecklingsprocesser fortsätter istället att reproducera bilens plats i staden genom att följa en prognosstyrning snarare än en målstyrning. En förändring måste till, de planeringsprocesser som reproducerar bilberoende strukturer måste utmanas. Just detta gör projekt likt Ohboy och på detta sätt bidrar det bilfria boendet till en hållbar stadsutveckling.

*“När olika aktörer börjar återskapa samma berättelse kommer den att få legitimitet och därmed blir det enklare att utmana den gängse transportplaneringen som fortfarande utgår från bilismen”*  
(Lindkvist Scholten et al 2018, 11).



## 6 Slutsatser

*I avsnitt 6.1 besvaras kortfattat uppsatsens frågeställningar och de främsta slutsatserna presenteras. Anslutningsvis ges sedan förslag på vidare forskning i avsnitt 6.2.*

### 6.1 Slutsatser utifrån fallstudien av Ohboy

Sammanfattningsvis har uppsatsens frågeställningar kunnat besvaras och syftet om att *“bidra till ökad kunskap om bilfritt boende som verktyg för hållbar mobilitet”* har därmed uppnåtts.

- **Delfråga 1:** *Vad kännetecknar planeringsprocessen för Cykelhuset Ohboy?*

Gällande uppsatsens första delfråga så kan konstateras att det inte bara har krävts en driven exploatör utan också en tillmötesgående kommun för att möjliggöra Ohboys bilfria konceptet. Planeringsprocessen kännetecknas av att kommunen, utifrån en god dialog med exploatören, har gjort ett normativt motiverat avsteg från den befintliga planeringspraktiken. Därmed har också pilotprojekts-formatet varit utmärkande för planeringsprocessen. Analysen har visat hur exploatörens och kommunens respektive drivkrafter har kunnat komma samman i det bilfria konceptet tack vare gemensamma drag av en bärande hållbarhetsidé.

- **Delfråga 2:** *Hur svarar Cykelhuset Ohboy mot de boendes mobilitetsbehov samt strävan efter en hållbar mobilitet?*

För den andra delfrågan kan konstateras att Ohboys bilfria koncept svarar väl mot strävan efter en hållbar mobilitet såtillvida att konceptet med mobilitetsinsatser istället för bilparkering underlättar och uppmuntrar ett liv utan egen bil. I den mån som studien har kunnat bedöma mobilitetsbehovet hos de boende kan konstateras att Ohboys bilfria koncept svarar väl mot mobilitetsbehovet hos den majoriteten av de boende som valt att leva utan egen bil. En viss diskrepans har dock identifierats mellan idealet om bilfrihet och det faktum att det finns ett visst bilinnehav i Ohboy. Utifrån ett användarperspektiv kan också lyftas fram att det finns lärdomar som behöver återkopplas till planerings- och policynivån, exempelvis gällande mobilitetsinsatsernas utformning och gällande behovet av avtal för att garantera att mobilitetsinsatserna blir genomförda.

- **Övergripande frågeställning:** *Hur ser förutsättningarna ut för att genom nya planeringspraktiker utveckla ett bilfritt bostadsbyggande och hur motsvarar detta byggande föreställningar om hållbart resande?*

Fallstudien av Ohboy har visat att bilfritt bostadsbyggande utgör en *stödjande struktur* för minskad bilism vilket svarar väl mot föreställningarna om hållbart resande. Genom avsaknad av parkering och införande av mobilitetsinsatser försvagas bilens relativa attraktivitet och såväl beteendeförändringar som förstärkning av positiva vanebeteenden hos de boende kan därmed *möjliggöras*. Uppsatsens litteraturstudie visar vidare att det trots forskningsfältets kunskapsluckor går att finna ett tydligt stöd för reducerade p-tal som ett verktyg för hållbar stadsutveckling.

Förutsättningarna för att utveckla en ny planeringspraktik med reducerade p-tal bedöms vara goda på så vis att såväl kommuner som exploatörer kan tilltalas av konceptet utifrån sina respektive drivkrafter om hållbar stadsutveckling och ekonomisk vinst. Trots detta och trots det faktum att utvecklingen går mot att fler kommuner inför flexibla p-tal så visar studien av Ohboy att det finns hinder för en fortsatt utveckling av specifikt bilfria boenden. Dagens planeringsprocesser utgår nämligen i stor utsträckning från en prognosstyrning snarare än en målstyrning som inte stödjer utvecklingen av boenden utan parkeringsplatser. Trots kommunala mål om minskad bilism fortsätter de kommunala planeringsprocesserna att stödja ett bostadsbyggande som i hög utsträckning reproducerar och subventionerar bilens ohållbara plats i staden. Därmed utnyttjas inte parkeringens potential som styrmedel för hållbar mobilitet. I uppsatsens inledande citat konstaterades att vi aktivt behöver ta *“andra vägar”* än de som fört oss dit vi är idag om målen om en minskad andel bilresor ska förverkligas. En slutsats som kan dras utifrån denna uppsats är att *parkering vid nybyggnation* är ett sådant område där nya vägar behöver prövas.



Om det bilfria konceptet ska kunna spridas behöver en ny planeringspraktik utvecklas där p-tal 0 *inte* förutsätter normativt motiverade avsteg och pilotformat. En sådan förändring av planeringsprocessen förutsätter i sin tur att en förändring sker på policynivå, bland annat genom mer tillåtande p-normer. Studien av Ohboy pekar på att kommuner generellt skulle kunna ta en mer aktiv roll framöver - både för att skapa fler bilfria boenden och för att inkludera även sociala hållbarhetsaspekter i projekten. Avslutningsvis går det utifrån denna uppsats att lyfta fram att de fåtal bilfria boenden som utvecklas idag inte bara kan ha ett värde som enskilda projekt som *stödjer* minskad bilism. Pilotprojekt likt Ohboy kan nämligen också ha ett värde som *referensprojekt* för den fortsatta utvecklingen samt bidra till att planeringspraktiker som reproducerar bilberoende strukturer ifrågasätts. På detta sätt kan Ohboy och det bilfria konceptet visa på en alternativ väg framåt för hållbar mobilitet.

## 6.2 Förslag på vidare forskning

I uppsatsens inledning konstaterades att det finns ett behov av vidare forskning gällande sänkta p-tal och mobilitetsinsatser. Detta behov kvarstår och utifrån denna uppsats går det att lyfta fram en osäkerhet gällande mobilitetsinsatsernas betydelse. Går det att skilja de enskilda mobilitetsinsatserna och deras effekter åt - vilka har i sådana fall större/mindre betydelse för att stödja de boendes mobilitet? Att göra studier kring detta kan vara relevant för kunskapen om motprestationer vid flexibla p-tal.

I uppsatsen har konstaterats att det är orimligt att parkörernas parkeringskostnad slås ut på samtliga boende då denna subventionering är kontraproduktiv sett till mål om minskad privatbilism. Detta gäller oavsett om p-talet är lågt eller högt. Men vilka möjligheter finns egentligen för att få till en separering mellan parkeringskostnad och boendekostnad? Detta perspektiv har inte behandlats i uppsatsen men för vidare studier är det av intresse att studera de juridiska förutsättningarna för en sådan separering samt att studera exempel från en svensk eller internationell kontext.

Ett annat relevant perspektiv som inte har rymts inom denna uppsats är p-tal i förhållande till utvecklingstrender. Automatisering, digitalisering, delningsekonomi och en fortsatt urbanisering är framtidstrender som kan ha en påverkan på parkering som styrmedel för hållbar stadsutveckling. Exempelvis skulle det vara intressant för kommande studier att undersöka hur reducerade p-tal skulle kunna kombineras med mobilitet som en tjänst (MaaS). En fallstudie av det planerade pilotprojektet Xplorion på Brunnshög i Lund skulle kunna bidra till kunskap om möjligheter och hinder för en sådan utveckling. Vidare, i uppsatsen har pilotprojektet som format behandlats som något som möjliggör innovation inom stadsutveckling. Men tillvägagångssättet med tillfälliga projekt som utförs vid sidan av den generella kommunala planeringsprocessen skulle i vidare studier kunna behandlas utifrån ett mer kritiskt perspektiv.

Ohboys geografiska kontext utgörs av ett centralt, attraktivt område i en större stad där närområdet i fråga dessutom har ett stort parkeringsutbud. Att studera hur flexibla p-tal och bilfria boenden fungerar i andra geografiska sammanhang hade varit relevant för att få en ökad kunskap om konceptet. Hur hade exempelvis det bilfria konceptet fungerat i en innerstad där utbudet av parkeringsplatser är begränsat, eller i en förort med lägre bostadspriser? Utifrån trender som en fortsatt urbanisering, minskad bilanvändning bland unga samt ett ökat intresse för delningsekonomi borde det framöver rimligtvis finnas en möjlighet för att sänka p-talen och införa mobilitetsinsatser. Men vad talar för/emot en sådan utveckling? Vilken roll kan myndigheter och lagstiftning spela? Vilket kundunderlag finns i dagsläget för en stor uppskalning av bilfria boenden? Och hur ser marknadens byggherrar på en sådan utveckling? Detta är frågor som vidare studier kan utgå ifrån.

# Referenser

- Alvesson, M (2011). *Intervjuer: genomförande, tolkning och reflexivitet*. 1. uppl. Malmö: Liber
- Arkitekten (2018) *De är nominerade till Bostadspriset*. <https://arkitekten.se/nyheter/de-ar-nominerade-till-bostadspriset-2018/> Hämtad 2019-01-02
- Blank, I (2014) *Bilfria områden – En utredande studie tillämpat i ett utvecklingsförslag för området Solbjer i Lund*. Masteruppsats Sveriges Lantbruksuniversitet
- Boverket (2017) *Parkering som styrmedel*. <http://boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/oversiktsplan/klimatpaverkan-ochoversiktsplanering/minska-transportsystemets-klimatpaverkan/parkering-somstyrmedel/> Hämtad 2018-09-30
- Boverket (2018) *Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder*. [https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering\\_hallbarhet/verktyg/flex/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/) Hämtad 2019-01-02
- Brown, A.E (2017) Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households. *Transport Policy*, 60, 152-159.
- Campbell, S (1996) *Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development*. I: Campbell, S, Fainstein, S.S (red.) (2012) *Readings in planning theory*. 3. ed. Oxford: Wiley-Blackwell. Sid 413-439
- Cashmore, M, Wejs A (2014) Constructing legitimacy for climate change planning: A study of local government in Denmark. *Global Environmental Change* 24 (2014) 203–212
- Dannestam, Tove (2009). *Stadspolitik i Malmö: politikens meningsskapande och materialitet*. Diss. Lund: Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet
- Denscombe, M (2016) *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 3., rev. och uppdaterade uppl. Lund: Studentlitteratur
- Emanuel, M. (2012). Constructing the Cyclist Ideology and Representations in Urban Traffic Planning in Stockholm, 1930–70. *The Journal of Transport History*, 33(1), 67–91.
- Fainstein, S.S (2010) *The just city*. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.
- Fjellman, E (2015) *Att möta klimatkrisen med parkeringspolitik*. Kandidatuppsats, Lunds universitet.
- Florida, R.L (2006) *Den kreativa klassens framväxt*. Stockholm: Daidalos
- Flyvbjerg, B. (2006) Five Misunderstandings About Case-Study Research, *Qualitative Inquiry*, 12(2), pp. 219–245.
- FN (Förenta Nationerna) (2018 a) *At COP24, countries agree concrete way forward to bring the Paris climate deal to life*. <https://news.un.org/en/story/2018/12/1028681> Hämtad 2019-01-02
- FN (Förenta Nationerna) (2018 b) *Sustainable cities and communities*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/> Hämtad 2018-10-24

- Foletta, N, Field, S (2011) *Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities*. Institute for Transportation & Development Policy
- Franzon, H (2018) *Erfarenheter av flexibla p-tal. Utformning, användning och utvecklingspotential*. Masteruppsats Lunds universitet.
- Goodwin, P (2012) Three Views on 'Peak Car'. *World Transport Policy and Practice*. 17(4):8-17 2012
- GP (Göteborgsposten) (2018) *Staden utmanar med nya billiga bostäder*. 2018-08-19, Pernilla Fredholm.  
<http://www.gp.se/ekonomi/staden-utmanar-med-nya-billiga-bost%C3%A4der-1.7727066>  
 Hämtad 2018-12-30
- Guo, Z (2013 a) Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies. *Transport Policy* 29, 97–106.
- Guo, Z (2013 b) Residential Street Parking and Car Ownership. *Journal of the American Planning Association*, 79:1, 32–48.
- Guo, Z (2013 c) Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. *Journal of Transport Geography* 26, 18–28.
- Göteborg Stad (2018) *Socialt blandat boende*. <http://alvstaden.goteborg.se/vara-delomraden/frihamnen/socialt-blandat-boende/> Hämtad 2018-12-30
- Hagson, Anders (2004) *Stads- och trafikplaneringens paradigm: en studie av SCRAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*. Diss. Göteborg: Chalmers tekn. högstsk., 2004
- Harvey, D. (2011) *Ojämlighetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen*. Stockholm: Atlas.
- Hauschild+Siegel (2015) *P-norm 0, Klipprn 4, Malmö*. Projektbeskrivning hauschild + siegel architecture.
- Hauschild+Siegel (2017) *Utvärdering om transportmedel i Ohboy bostad, Malmö*. Enkätundersökning hauschild + siegel architecture.
- Healey, P (2007) *Urban complexity and spatial strategies: towards a relational planning for our times*. London: Routledge
- Hedenfelt, E (2013) *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling: ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola
- Henriksson, G (2008) *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt*. Avdelningen för miljöstrategisk analys, KTH: Stockholm
- Holgersen, S (2014) *The rise (and fall?) of post-industrial Malmö: investigations of city-crisis dialectics*. Diss. Lund : Lunds universitet, 2014
- Holmberg, P.E, Roth, A, Sarasini, S (2017) *Integrerade mobilitetstjänster. Institutionella faktorer som påverkar utvecklingen - ett svenskt perspektiv*. K2-Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Hrelja, R, Henriksson, P, Antonson, H (2016) *Parkeringsnormer för bostäder. Porslinsfabriken – ett exempel på samspelet mellan läge, kollektivtrafik- och parkeringsutbud*. VTI rapport 881.
- Hult, C (2017) *Flexibla parkeringstal i stadsmiljöavtal*. IVL Svenska Miljöinstitutet.

- Hyresgästföreningen (2018) *Hur vi bor*. <http://hurvibor.se/boendekostnader/medelhyra/> Hämtad 2018-10-24
- Kronsell, A, Mukhtar-Landgren, D (2018) Experimental governance: the role of municipalities in urban living labs, *European Planning Studies*, 26:5, 988-1007,
- Kupersmiths, J, Henrikssons, G (2014) *Vem saknar en p-plats?: Bostadsrättsinnehavares syn på boendemiljö, egen bil, fordonspooler och mobilitetstjänster*. Avdelningen för miljöstrategisk analys KTH: Stockholm.
- Kuschner, J (2005) Car-Free Housing Developments: Toward Sustainable Smart Growth and Urban Regeneration Through Car-Free Zoning, Car-Free Redevelopment, Pedestrian Improvement Districts, and New Urbanism. *UCLA Journal of Environmental Law and Policy*, 23(1)
- Læssøe, J (1998) *Livsstilsudvikling og mobilitetsbehov* i Lahrmann, H & Pittelkow, A (eds), Trafikdage på Aalborg Universitet: Konferencerapport 2. Transportrådet og Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet, Aalborg, pp. 577-589.
- Lindkvist Scholten, C, Koglin, T, Hult, H, Tengheden, N (2018) *Cykelns plats i den kommunala planeringen. En fråga om status och hierarki*. K2 Working papers 2018:5
- Litman, T (2016) *Parking Management. Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lundin, P (2008) *Bilsambället*. 2:a upplagan. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Malmö Stad (2010) *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*. Malmö Stadsbyggnadskontor.
- Malmö Stad (2013 a) *Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla*. Malmö Stadsbyggnadskontor.
- Malmö Stad (2013 b) *Parkering i Fullriggaren. Enkätundersökning december 2012*. Malmö Stadsbyggnadskontor.
- Malmö Stad (2016) *Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*.
- Malmö Stad (2017 a) *Brf Oboy Klippen 4*. <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen-/Planer-program--byggprojekt/Byggprojekt-Vastra-Hamnen/Brf-Oboy-Klippen-4.html> Hämtad 2018-11-09
- Malmö Stad (2017 b) *Västra Hamnen i siffror 2017*. <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen-/Vastra-Hamnen-nyheter/2017-01-17-Narmare-10-000-bor-nu-i-Vastra-Hamnen.html> Hämtad 2018-10-30
- Malmö Stad (2018) *Pilotprojekt p-norm 0* <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Parkering/Parkeringspolicy-och-parkeringsnorm/Pilotprojekt-p-norm-0.html> Hämtad 2018-09-22
- Malmö Stad (2019) *Cykelhuset Ohboy, finalist till Stadsbyggnadspriset 2018* <https://malmo.se/Bo-bygga--miljo/Bo--bygga/Stadsbyggnadspriset/Cykelhuset-Ohboy-finalist-till-Stadsbyggnadspriset-2018.html> Hämtad 2019-01-02
- Malmö Stad (år saknas) *Remissförslag Parkeringspolicy*. Ej antagen. (arbetsmaterial) [https://malmo.se/download/18.693435e1616fea8abdb0ac/1518082040984/Remissf%C3%B6rslag\\_Parkeringspolicy\\_2018-01-15.pdf](https://malmo.se/download/18.693435e1616fea8abdb0ac/1518082040984/Remissf%C3%B6rslag_Parkeringspolicy_2018-01-15.pdf) Hämtad 2018-11-02
- McCahill, C., Garrick, N. (2014) Parking Supply and Urban Impacts. I: Ison, S, Mulley, C (red.). (2014) *Parking: Policy and Issues*. Bingley, Storbritannien: Emerald Group Publishing Limited. 33–55.

- McCormick, K, Hartmann, C (2017) *The Emerging Landscape of Urban Living Labs. Characteristics, Practices and Examples*. GUST - Governance of Urban Sustainability Transitions.
- Melia, S (2009) *Potential for Carfree Development in the UK*. University of the West of England, Bristol.
- Mingardo, G, van Wee, B, Rye, T (2015) Urban Parking Policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends. *Transportation Research Part A: Policy & Practice*. Vol. 74, s. 268-281.
- Morris, D, Enoch, M, Pitfield, D, Ison, S.(2009) Car-free development through UK community travel plans. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Urban Design and Planning*, 162(1), 19-27
- Norell Bergendahl, A (2016) *Den ohållbara resan mot det hållbara resandet: en studie av institutionella förutsättningar för att bedriva planering för hållbart resande i Stockholmsregionen*. Lic.-avh. Stockholm : Kungliga Tekniska högskolan, 2016
- Norell Bergendahl, A (2018) Den ohållbara resan mot det hållbara resandet, *PLAN*, November 28 2018
- Ornetzeder, M, Hertwich, E.G, Hubacek, K (2008) The environmental effect of car-free housing: A case in Vienna. *Ecological Economics*. 65 (3), sid. 516-530
- Ragnå, L (2017) *Bilpool till boendet: En jämförande fallstudie av bilpooler i anslutning till nybyggda bostadshus i Malmö*. Kandidatuppsats Lunds universitet.
- Roth, A, Hult, C, Hult, Å, Vikengren, T, Koucky, M (2018) *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. IVL Svenska Miljöinstitutet Nr C276 .
- Ryen, A (2004) *Kvalitativ intervju: från vetenskapsteori till fältstudier*. 1. uppl. Malmö: Liber ekonomi.
- SCB (Statistiska Centralbyrån) (2018 a) *Hyrer i bostadslägenheter 2018*. Statistiska Centralbyrån <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/boende-byggande-och-bebyggelse/bostads-och-hyresuppgifter/hyrer-i-bostadslagenheter/> Hämtad 2018-11-19
- SCB (Statistiska Centralbyrån) (2018 b) *Hyrer i nybyggda hus (hyresrätt) efter region, byggherre och lägenhetstyp. År 2014 - 2017*. <http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START/HyresrattBygghLgh/?rxid=8bb7b9be-af47-438d-9917-282b351f62c8> Hämtad 2018-11-19
- Schiller, P.L, Bruun, E, Kenworthy, J.R, (2010) *An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation*. London: Earthscan
- Schiller, P. L., Kenworthy, J. R. (2017) *An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation*. Second Edition New York: Routledge
- Scott, W.R (2008) *Institutions and Organizations: Ideas and Interests*. SAGE Publications, London.
- Shoup, D (2014) *The High Cost of Minimum Parking Requirements*. I: Ison, S och Mulley, C (red.). (2014) *Parking: Policy and Issues*. Bingley, Storbritannien: Emerald Group Publishing Limited, 87–113.
- Skiöld, J, och Envall, P (2016) *Mobilitetstjänster istället för krav på subventionerad bilparkering*. Trafikutredningsbyrån. Rapport 2016-09-06
- SKL (Sveriges kommuner och landsting) (2013) *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Stockholm.
- SOU (2013:84) *Statens Offentliga Utredningar: Fossilfrihet på väg*. Miljö- och energidepartamentet.

- Stadsbyggnadsnämnden (2018 a) Malmö Stad Stadsbyggnadsnämnd 2017-12-15. Reservation från Sverigedemokraterna i ärende: *Nybyggnad av flerbostadshus, komplementbyggnad, mur, stödmur, p-plats samt solceller på fastigheten PASSAGERAREN 2.*
- Stadsbyggnadsnämnden (2018 b) Malmö Stad Stadsbyggnadsnämnd 2017-12-15. Reservation från Liberalerna och Moderaterna i ärende: *Nybyggnad av flerbostadshus, komplementbyggnad, mur, stödmur, p-plats samt solceller på fastigheten PASSAGERAREN 2.*
- Ström, L (2013) *Ny adress nya vägvänor*. Göteborgsregionens kommunalförbund.
- Trafikverket (2013) *Parkering i täta attraktiva städer: dags att förändra synsätt*. Borlänge: Trafikverk
- Trafikverket (2014) *Trender i transportsystemet, Trafikverkets omvärldsanalys 2014*. Borlänge: Trafikverket
- Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043. Borlänge: Trafikverket
- Trafikverket (2017) *Vägrafikens utsläpp*. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/Vagtrafikens-utslapp/> Hämtad 2019-01-02
- Trost, J (2005) *Kvalitativa intervjuer*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur
- Trost, J, Hultåker, O (2016) *Enkätboken*. 5., [moderniserade och rev.] uppl. Lund: Studentlitteratur
- Usterud Hanssen, J, Aretun, A, Fearnley, N, Hrelja, R, Christiansen, P (2014) *Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer. Status og effekter på bilinnehav, adferd og økonomi*. Transportøkonomisk institutt (TØI), rapport 1311/2014, Oslo.
- Wahl, C. och Jonsson, L. (2008) *Trafikens uppkomst och drivkrafter*. I: Hydén, C. (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur. Kap. 1, sid. 11-41.
- WCED (1987) *Our common future*. The World Commission on Environment and Development. I: Wheeler, S. M. & Beatley, T (red.) (2014). *The sustainable urban development reader*. 3rd ed. Sid 66-70
- Widerberg, K (2002) *Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur
- Winslott Hiselius, L, Smidfelt Rosqvist, L, (2018) Segmentation of the current levels of passenger mileage by car in the light of sustainability targets – The Swedish case. *Journal of Cleaner Production* 182 Sid: 331-337
- Åkerman, J, Nyblom, Å (2014) *Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande*. Avdelningen för miljöstrategisk analys, KTH: Stockholm.
- Älvstranden Utveckling (2016) *Socialt blandat boende, Frihamnen Göteborg*. <http://alvstranden.com/wp-content/uploads/2016/12/Svar-p%C3%A5-SBB-till-Riksdagen-7-nov> Hämtad 2018-12-30
- Personlig kommunikation\***
- Intervju H+S 2018a. Projektutvecklare hos Hauschild+Siegel. Datum för intervju: 2018-10-17
- Intervju H+S 2018b. Anställd hos Hauschild+Siegel. Datum för intervju: 2018-09-24
- Intervju Malmö Stad 2018a. Trafikplanerare Fastighets-och Gatukontoret. Datum för intervju: 2018-09-19
- Intervju Malmö Stad 2018b. Trafikplanerare Stadsbyggnadskontoret. Datum för intervju: 2018-10-12
- \*Se avsnitt 2.2.2 för vidare beskrivning av dessa aktörsintervjuer.*

# Bilagor

## Bilaga A: Ekonomisk kalkyl Ohboy

Kalkyl P-norm 0, Klippern 4, Hauschild+Siegel 2015-08-07.

Handling framtagen av Hauschild+Siegel i samband med bygglovsansökan. Visar hur motsvarande summa som parkeringsköp skulle ha kostat istället är tänkt att läggas på olika former av insatser.

### Kalkyl P-norm 0, Klippern 4, 2015-08-07

	Antal	Livslängd (år)	Pris per st	Underhållskostnad/år	Total kostnad 10 år	Kommentar
<b>1 CYKELN</b>						
1.1 Vädskyddad parkering	110	2	100 SEK		55 000 SEK	
1.2 Regnkläder, reflexvästar	1	10	270 000 SEK		270 000 SEK	Beskrivs närmare i presentation
1.3 Cykelbalkong med specialräcke och cykelställ	1		75 000 SEK	5 000 SEK	125 000 SEK	
1.4 Luft, olja, verktyg, tvätt	2	5	25 000 SEK	500 SEK	110 000 SEK	
1.5 A Christiansiacykel	2	5	5 000 SEK	500 SEK	30 000 SEK	
1.5 B Gästcykel	2	5	5 000 SEK	500 SEK	30 000 SEK	
1.5 C Cykelkärra	2	5	10 000 SEK	500 SEK	50 000 SEK	
1.6 Vikocykel	2	5	15 000 SEK	500 SEK	70 000 SEK	
1.7 Elcykel	1	5	20 000 SEK	1 000 SEK	50 000 SEK	
1.8 A Laddstation med solen Klippern 4	110	1	300 SEK		330 000 SEK	
1.9 Service höst	1		200 000 SEK		200 000 SEK	
1.10 Cykelhiss	5	1	960 SEK		48 000 SEK	
1.11 Garageplats Malmö C						
Summa cykel					1 368 000 SEK	
<b>2 BILEN</b>						
2.1 Bilpool					380 000 SEK	
Summa bilen					380 000 SEK	
<b>3 KOLLEKTIVTRAFIK</b>						
3.1 Busskort	110	1	480 SEK		528 000 SEK	Två fria enkelresor per person och månad
Summa kollektivtrafik					528 000 SEK	
<b>4 SLUTA RESA</b>						
4.1-2 Leveransboxar	55	10	7 000 SEK	5 000 SEK	435 000 SEK	
4.3 Godstransport	55		300 SEK		16 500 SEK	Ett presentkort på godsleverans per lägenhet till de första som flyttar in
4.4 Möteslokal hos cykelköket hyrs vid behov						
Summa sluta resa					451 500 SEK	
<b>5 CYKLOTELL</b>						
5.1 A Cykel till varje rum	20	5	5 000 SEK	500 SEK	300 000 SEK	
5.1 B Parkeringsplats till hotellcyklar	40	10	1 000 SEK		40 000 SEK	
5.2 Garageplats Malmö C	1		960 SEK		9 600 SEK	
5.3 Cykelburen service					0 SEK	
5.6 Skateboards, kickbikes	5	1	1 000 SEK		50 000 SEK	
Summa Cyklotell					399 600 SEK	
<b>6 UPPFÖLJNING</b>						
6.1 Utvärdering	4		100 000 SEK		400 000 SEK	
6.2 Tilläggsåtgärder	?		?		?	
Summa uppföljning					400 000 SEK	
<b>9 MARKNADSFÖRING</b>						
Kostnader marknadsföring			300 000 SEK		300 000 SEK	
Summa marknadsföring					300 000 SEK	
<b>PARKERING</b>						
Friköp parkeringsplats Bilpool	1		100 000 SEK		100 000 SEK	
Friköp besöksparkering (p-norm 0,1)	5		100 000 SEK		500 000 SEK	
Hcpparkering	1		0 SEK		0 SEK	
Summa parkering					600 000 SEK	
<b>PROJEKTKOSTNADER H+S</b>						
Kostnad projektutveckling hittills	200		850 SEK		170 000 SEK	
Kostnad projektutveckling återstående	400		850 SEK		340 000 SEK	
Summa projektkostnader H+S					510 000 SEK	
SUMMA ÅTGÄRDER P-NORM 0					4 937 100 SEK	
8% RISK					394 968 SEK	
TOTALSUMMA					5 332 068 SEK	
<b>JÄMFÖRELSEFRIKÖPTA-PLATSER</b>						
Lägenheter	55 st	0,75+0,1 / lgh	100 000 SEK		4 590 000 SEK	
Hotell	565 kvm	0,007 / kvm	100 000 SEK		400 000 SEK	
SUMMA FRIKÖP					4 990 000 SEK	
Lägenheter	55 st	0,8+0,1 / lgh	100 000 SEK		4 860 000 SEK	
Hotell	600 kvm	0,007 / kvm	100 000 SEK		420 000 SEK	
					5 280 000 SEK	

## ***Bilaga B: Enkät- och intervjustudie***

### **Enkät till boende i Ohboy**

Enkäten var digital och utformades med verktyget Sunet Survey. De boende fick en mailinbjudan med en länk till enkäten. Vissa frågor besvarades av alla medan andra frågor påverkades av vad respondenten svarat tidigare (exempelvis gavs olika följdfrågor för de som svarat att de ägde bil eller ej). Då enkäten var digital samt innehöll flexibla frågor återges inte hela enkäten här utan bara en översikt över enkätens teman. Totalt fick respondenterna svara på cirka 25 frågor på följande teman:

#### *Beskrivning av de boende*

Bakgrundsfrågor om bland annat ålder, hushållssammansättning, etnicitet, inkomst.

#### *Boendet och mobilitetsinsatserna*

Frågor om motiv för att flytta till Ohboy, användning av mobilitetsinsatser samt uppfattningar om hur boendet fungerar och skulle kunna utvecklas.

#### *Transportvanor och bilägande*

Frågor om eventuella förändringar i transportbeteende sedan flytt till Ohboy, bilinnehav och bilanvändning samt motiv för att äga eller inte äga egen bil.

### **Intervjuguide boende i Ohboy**

Teman för de 4 semistrukturerade boendeintervjuerna:

#### *Hushållet*

Inledande frågor om vilka som bor i hushållet, hur länge de bott här osv.

#### *Varför flyttat hit*

Frågor om vad som lockat dem till Ohboy samt vilka förväntningar de hade på boendet.

#### *Positivt/negativt med boendet*

Frågor om deras uppfattningar om boendet. Hur det motsvarat deras förväntningar och vad som fungerar bra och mindre bra.

#### *Mobilitet och mobilitetsinsatserna*

Frågor om hur hushållets mobilitet ser ut idag samt vad eventuella beteendeförändringar beror på, hur bilanvändning ser ut samt vilken betydelse mobilitetsinsatserna har för deras mobilitet.

### **Intervjuguide aktörer**

Aktörsintervjuerna anpassades efter informantens roll varpå frågorna i de 4 intervjuerna skiljde sig åt. Följande övergripande teman behandlades dock i intervjuerna:

Bakgrund till Ohboy-projektet, förutsättningar för platsen

Processen från detaljplan till bygglov, dialog inom projektet

Drivkrafter för att utveckla/tillåta projektet

Resultat av projektet, ekonomi och mobilitet

Framtid och lärdomar, betydelse av styrdokument